Supplemento al N° 136 della GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA (17 Maggio 1866)

PARTE UFFICIALE

Il numero 2842 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'articolo 5 dello Statuto del Regno;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio, Nostro ministro segretario di Stato per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Articolo unico. Piena ed intiera esecuzione sarà data all'Atto pubblico della navigazione del Basso Danubio, stato firmato a Galatz dal Nostro Commissario unitamente ai Commissari d'Austria, Francia, Gran Bretagna, Prussia, Russia e Turchia addì 2 novembre 1865, e ratificato in Nostro nome ed in virtù di speciali pieni poteri dal Nostro Plenipotenziario alla Conferenza di Parigi, appositamente convocata, nella seduta del 28 marzo 1866.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Firenze, addì 15 aprile 1866.

VITTORIO EMANUELE.

ALFONSO LA MARMORA.

Acte Public relatif à la navigation des embouchures du Danube.

Une Commission Européenne ayant été instituée par l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, pour mettre la partie du Danube située en aval d'Isaktcha, ses embouchures et les parties avoisinantes de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité;

Et ladite Commission, agissant en vertu de ce mandat, étant parvenue, après neuf années d'activité, à réaliser d'importantes améliorations dans le régime de la navigation, notamment par la construction de deux digues à l'embouchure du bras de Soulina, lesquelles ont eu pour effet d'ouvrir l'accès de cette embouchure aux bâtiments d'un grand tirant d'eau; par l'exécution de travaux de correction et de curage dans le cours du même bras, par l'enlèvement des bâtiments naufragés et par l'établissement d'un système de bouées; par la construction d'un phare à l'embouchure de St-Georges; par l'institution d'un service régulier de sauvetage et par la création d'un hôpital de marine à Soulina; enfin, par la règlementation provisoire de differents services de navigation sur la section fluviale située entre Isaktcha et la mer;

Les Puissances qui ont signé ledit Traité conclu à Paris le 30 mars 1856, désirant constater que la Commission Européenne, en accomplissant ainsi une partie essentielle de sa tâche, à agi conformément à leurs intentions, et voulant déterminer par un acte public les droits et obligations que le nouvel état de choses établi sur le Bas-Danube a créés pour les différents intéressés et notamment pour tous les pavillons qui pratiquent la navigation du fleuve; ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires,

Savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême:

Le Sieur Alfred Chevalier du Kremer, Son Consul pour le litoral de Bas-Danube, décoré de l'Ordre Impérial de Medjidié de quatrième classe;

Sa Majesté l'Empereur des Français:

Le Sieur Édouard Engelhardt, Son Consul de première classe, chevalier du l'Ordre Impérial de la Légion d'honneur;

Sa Majesté la Reine du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande:

Le Sieur John Stokes, Major au Corps Royal des Ingénieurs, décoré de l'Ordre Impérial du Medjidié de quatrième classe, etc., etc.;

Sa Majesté le Roi d'Italie:

Le Sieur Annibal Chevalier Strambio, Son Agent politique et Consul général dans les Principautés-Unies, commandeur de Son Ordre des Saints Maurice et Lazare;

Sa Majesté le Roi du Prusse:

Le Sieur Jules Alexandre Aloyse Saint-Pierre, chevalier de Son Ordre de l'Aigle Rouge de troisième classe avec le nœud, de l'Ordre du Danebrog du Danemark, officier de l'Ordre Royal de Léopold de Belgique, décoré de l'Ordre Impérial de Sainte Anne de Russie, de seconde classe, commandeur de l'Ordre d'Albert de la Saxe Royale, de seconde classe, et de l'Ordre de la Branche Ernestine du Saxe, Son Conseiller actuel de légation, Son Agent politique et Consul général dans les Principàtés-Unies;

Sa Majesté l'Empereur de toutes le Russies:

Le Sieur Henri Baron d'Offenberg, Son Conseiller d'Etat et Consul général dans les Principautés-Unies, chevalier de l'Ordre de Saint Vladimir, de troisième classe, de Sainte Anne et de Saint Stanislas, de deuxième classe, chevalier de Saint-Jean de Jérusalem et de plusieurs Ordres étrangers; et

Sa Majesté l'Empereur des Ottomans:

Ahmet Rassim Pacha, Fonctionnaire du rang de Mirimiran, Son Gouverneur pour la province de Toultcha, décoré de l'Ordre Impérial du Medjidié de troisième classe;

Lesquels, après avoir exhibé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne ed due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

TITRE I. — *Dispositions relatives aux conditions matérielles de la navigation.*

Art. 1. Tous les ouvrages et établissements créés en exécution de l'article 16 du Traité de Paris, du 30 mars 1856, avec leurs accessoires et dépendances, continueront à être affectés exclusivement à l'usage de la navigation Danubienne, et ne pourront jamais être détournés de cette destination pour quelque motif que ce soit; à ce titre, ils sont placés sous la garantie et la sauvegarde du droit international. La Commission Européenne du Danube, ou l'autorité qui lui succédera en droit, restera chargée, à l'exclusion de toute ingérence quelconque, d'administrer au profit de la navigation ces ouvrages et établissements, de veiller à leur maintien et conservation et de leur donner tout le développement que les besoins de la navigation pourront réclamer.

Art. 2. Sera spécialement réservée à la Commission Européenne, ou à l'autorité qui lui succédera, la faculté de désigner et de faire exécuter tous travaux qui seraient jugés nécessaires dans le cas où l'on voudrait rendre definitives les améliorations, jusqu'aujourd'hui provisoires, du bras et de l'embouchure de Soulina, et pour prolonger l'endiguement de cette embouchure, au fur et à mesure que l'état de la passe pourra l'exiger.

Art. 3. Il demeurera réservé à ladite Commission Européenne d'entreprendre l'amélioration de la bouche et du bras de St-Georges, arrêtés d'un commun accord et simplement ajournée, quant à présent.

Art. 4. La Sublime-Porte s'engage à prêter, à l'avenir comme par le passé, à la Commission Européenne ou à l'autorité qui lui succédera, toute l'assistance et tout le concours dont l'une ou l'autre pourra avoir besoin, pour l'exécution des travaux d'art et généralment pour tout ce qui concernera l'accomplissement de sa tâche. Elle veillera à ce que les rives du Danube, depuis Isaktcha jusqu'à la mer, demeurent libres de toutes bâtisses, servitudes et autres entraves quelconques, et elle continuera, sous la réserve des redevances annuelles auxquelles les biens-fonds sont soumis en Turquie, à laisser à la disposition de la Commission, dans le port de Soulina, la rive gauche, à partir de la racine de la digue du nord, sur une distance de sept cent soixante mètres en remontant le fleuve, et sur une largeur de cent cinquante mètres en partant de la rive.

Elle consent, de plus, à concéder un emplacement convenable, sur la rive droit, pour les constructions que ladite Commission, ou l'Autorité qui lui succédera, jugerait utile d'élever pour le service du port de Soulina, pour l'hôpital de la marine et pour les autres besoins de l'Administration.

Art. 5. Pour le cas où la Commission Européenne ferait usage de la réserve mentionnée dans l'article 3, touchant l'amélioration de la bouche et du bras de St-Georges, la Sublime-Porte consent à ce que ladite Commission puisse disposer, aussitôt que besoin sera, des terrains et emplacements appartenant au domaine de l'Etat, qui auront été désignés et déterminés d'avance comme nécessaires, tant pour la construction des ouvrages que pour la formation des établissements qui devront être créés en conséquence ou comme complément de cette amélioration.

Art. 6. Il est entendu qu'il ne sera construit, sur l'une ou sur l'autre rive du fleuve, dans les ports de Soulina et de St-Georges, soit par l'autorité territoriale, soit par les Compagnies ou Sociétés de commerce et de navigation, soit par les particuliers, aucun débarcadèro, quai ou autre établissement de même nature, dont les plans n'auraient pas été communiqués à la Commission Européenne et reconnus conformes au projet général des quais, et comme ne pouvant compromettre en rien l'effet des travaux d'amélioration.

TITRE II. — *Dispositions relatives au régime administratif de la navigation.*

§ 1. — *Des règlements en général.*

Art. 7. La navigation aux embouchures du Danube est régie par le *réglement de navigation et de police*, arrêté par la Commission Européenne sous la date de ce jour, et qui est demeuré joint, sous la lettre *A*, au présent acte, pour avoir même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.

Il est entendu que ce réglement fait loi, non seulement en ce qui concerne la police fluviale, mais encore pour le jugement des contestations civiles naissant par suite de l'exercice de la navigation.

Art. 8. L'exercice de la navigation sur le Bas-Danube est placé sous l'autorité et la surveillance de l'inspecteur général du Bas-Danube et du capitaine du port de Soulina.

Ces deux agents, nommés par la Sublime-Porte, devront conformer tous leurs actes au règlement dont l'application leur est confiée et pour la stricte observation duquel ils prêteront serment. Les sentences émanant de leur autorité seront prononcées au nom de S. M. le Sultan.

Dans le cas où la Commission Européenne, ou la Commission riveraine permanente, aura constaté un délit ou une contravention commis par l'un ou l'autre desdits agents contre le règlement de navigation et de police, elle requerra auprès de la Sublime-Porte sa destitution. Si la Sublime-Porte croit devoir procéder à une nouvelle enquête sur les faits déjà constatés par la Commission, celle-ci aura le droit d'y assister par l'organe d'un délégué, et lorsque la culpabilité de l'accusé aura été dûment prouvée, la Sublime-Porte avisera sans retard à son remplacement.

Sauf le cas prévu par le paragraphe qui précède, l'inspecteur général et le capitaine du port de Soulina ne pourront être éloignés de leurs postes respectifs que sur leur demande ou par suite d'un accord entre la Sublime-Porte et la Commission Européenne.

Ces agents fonctionneront, ainsi, l'un et l'autre, sous la surveillance de la Commission Européenne.

L'inspecteur général, les capitaines des ports de Soulina et de Toultcha et les surveillants (dépendant de l'inspecteur général) seront rétribués par le Gouvernement Ottoman.

Ils seront choisis parmi des personnes compétentes.

Art. 9. En vertu des principes de l'acte du Congrès de Vienne consacrés par l'article 15 du traité de Paris, l'autorité de l'inspecteur général et du capitaine du port de Soulina s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

L'inspecteur général est préposé spécialement à la police du fleuve, en aval d'Isaktcha, à l'exclusion du port de Soulina; il est assisté de surveillants répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

Le capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

Une instruction spéciale, arêtée d'un commun accord, règle dans ses détails l'action de l'inspecteur général et celle du capitaine du port de Soulina.

Art. 10. Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés en vertu du règlement de navigation et de police, par l'inspecteur général et par le capitaine du port de Soulina.

Art. 11. L'exécution du règlement de navigation et de police est assurée, en outre, ainsi que l'application du tarif dont il sera parlé aux articles 13 et suivants du présent Acte, par l'action des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du Traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des Traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les Autorités internationales du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la Puissance territoriale.

Art. 12. Il est entendu que le règlement de navigation et de police joint au présent Acte conservera force de loi jusq'au moment oules réglements prévus par l'article 17 du Traité de Paris auront été arrêtés d'un commun accord et mis en vigueur.

Il en sera de même pour les dispositions des articles 8, 9 e 10 ci-dessus, en tant qu'elles concernent les attributions de l'inspecteur général.

§ 2. — *Du tarif des droits de navigation.*

Art. 13. L'article 16 du Traité de Paris ayant conféré à la Commission Européenne la faculté d'imposer à la navigation une taxe d'un taux convenable pour couvrir les frais des travaux et établissements sus-mentionnés, et la Commission ayant fait usage de cette faculté en arrêtant le tarif du 25 juillet 1860, revisé le 7 mars 1863, dont le produit lui a procuré les ressources nécessaires pour l'achèvement des travaux de Soulina, il est expressément convenu, par le présent Acte, que le susdit tarif, dont les dispositions viennent d'être completées, demeurera obligatoire pour l'avenir.

A cet effet, le tarif en question a été joint au présent Acte, sous la lettre *B*, pour avoir même force et valeur que s'il en fasait partie intégrante.

Art. 14. Le produit de la taxe sera affecté:

1° Par priorité et préférence, au remboursement des emprunts contractés par la Commission Européenne et de ceux qu'elle pourra contracter à l'avenir pour l'achèvement des travaux d'amélioration des embouchures du Danube;

2° A couvrir les frais d'administration et d'entretien des travaux et établissements;

3° A l'amortissement des avances faites à la Commission par la Sublime-Porte; cet amortissement s'opérera conformément à l'arrangement spècial conclu, à cet égard, entre la Commission Européenne et le Délégué de S. M. I. le Sultan, sous la date de ce jour.

L'excédant de ce produit, s'il y en a, sera tenu en réserve, pour faire face aux dépenses que pourra entraîner le prolongement des digues de Soulina ou l'exécution de tels autres travaux que la Commission Européenne ou l'Autorité qui lui succédera jugera ultérieurement utiles.

Il est expressément entendu, au surplus, qu' aucune partie des sommes produites par les taxes prélevées sur les bâtiments de mer, ou des emprunts réalisés au moyen de l'affectation de ces taxes, ne pourra être employée à couvrir les frais des travaux ou des dépenses administratives se rapportant à une section fluviale située en amont d'Isakcha.

Art. 15. A l'expiration de chaque délai de cinq ans, et en vue de diminuer, s'il est possible, les charges imposées à la navigation, il sera procédé par les Délégués des Puisssances qui ont arrêté le susdit tarif, à une révision de ses dispositions, et le montant des taxes sera réduit antant que faire se pourra, tout en conservant le revenu moyen jugé nécessaire.

Art. 16. Le mode de perception de la taxe et l'administration de la caisse de navigation de Soulina continueront à être régis par les dispositions actuellement en vigueur.

L'agent-comptable préposé à la perception sera nommé, à la majorité absolue des voix, par la Commission Européenne ou par l'Autorité qui lui succédera, et fonctionnera sous ses ordres directs.

Le controle général des opérations de la caisse sera exercé par un agent dont la nomination appartiendra au Gouvernement Ottoman.

Il sera publié annuellement, dans les journaux officiels des différentes Puissances intéressées, un bilan détaillé des opérations de la caisse de navigation, ainsi qu'un état faisant connaître la répartition et l'emploi des produits du tarif.

Art. 17. L'Administration générale des phares de l'Empire Ottoman s'étant chargée de pourvoir aux frais d'éclairage, d'administration et d'entretien des phares composant le système d'éclairage des embouchures du Danube, la quote-part représentant les droits de phare dans le montant des taxes perçues à Soulina, sera versée aux mains de ladite Administration; mais il est entendu que ces droits ne pourront avoir pour objet, en ce qui concerne les phares existants et ceux que l'on jugerait utile d'établir ultérieurement, que de couvrir les dépenses réelles.

§ 3. — *Des quarantaines.*

Art. 18. Les dispositions sanitaires applicables aux embouchures du Danube continueront à être réglées par le Conseil supérieur de santé institué à Constantinople, et dans lequel les différentes missions étrangères, accréditées auprès des la Sublime Porte, sont représentées par de Délégués.

Ces dispositions seront conçues de manière à concilier dans une juste mesure les garanties sanitaires et les besoins du commerce maritime, et elles seront basées, autant que faire se pourra, sur les principes déterminés dans les articles 19 et 20 ci-après.

Art. 19. — Les bâtiments descendant le Danube seront affranchis de tout contrôle sanitaire; il en sera de même pour les bâtiments venant de la mer, aussi long-temps qu'aucune épidémie de peste ne régnera en Orient; ces bâtiments seront tenus simplement de présenter leur patente de sante aux autorités des ports où ils mouilleront.

Art. 20. Si une épidémie de peste vient à éclater en Orient, et si l'on juge nécessaire de faire appliquer des mesures sanitaires sur le Bas-Danube, la quarantaine de Soulina pourra être rétablie; les bâtiments venant de la mer seront tenus, dans ce cas, d'accomplir à Soulina les formalités quarantainaires, et si l'épidémie n'a pas envahi les provinces de la Turquie d'Europe, ils ne pourront plus être l'objet d'aucune mesure sanitaire en remontant le fleuve.

Mais si, au contraire, l'épidémie envahit une ou plusieus des provinces riveraines du Danube, des établissements quarantainaires seront institués là où besoin sera, sur la partie du fleuve qui traverse le territoire de la Turquie.

TITRE III. — *Neutralité.*

Art. 21. Les ouvrages et établissements de toute nature créés par la Commission Européenne ou par l'Autorité qui lui succédera, en exécution de l'article 16 du Traité de Paris, notamment la Caisse de navigation de Soulina, et ceux qu'elle pourra créer à l'avenir, jouiront de la neutralité stipulée dans l'article 11 dudit Traité et seront, en cas de guerre, également respectés par tous les belligérants.

Le bénéfice de cette neutralité s'étendra, avec les obligations qui en dérivent, à l'inspection générale de la navigation, à l'administration du port de Soulina, au personnel de la Caisse de navigation et de l'hôpital de la marine, enfin, au personnel technique chargé de la surveillance des travaux.

Art. 22. Le présent Acte sera ratifié; chacune des Hautes Parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire et les ratifications seront déposées dans un délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut, à la Chancellerie du Divan Impérial, à Costantinople.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Galatz, le deuxième jour du mois de novembre de l'an mil-huit-cent-soixante-cinq.

L. S. A. de Kremer.
L. S. Ed. Engelhardt.
L. S. J. Stokes.
L. S. Strambio.
L. S. Saint-Pierre.
L. S. Offenberg.
L. S. Ahmet Rassim.

Acte Public relatif à la navigation des embouchures du Danube.

Annexe *A*

Règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube.

Dispositions générales.

Art. 1. L'exercice de la navigation sur le Bas-Danube, en aval d'Isaktcha, est placé sous l'autorité de l'inspecteur général de la navigation du Bas-Danube et du capitaine du port de Soulina.

Ces deux agents fonctionnent, l'un et l'autre, sous la surveillance de la Commission Européenne du Danube; leur autorité s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

Art. 2. L'exécution des règlements applicables au Bas-Danube est également assurée par l'action des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures conformément à l'article 19 du Traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

À défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la Puissance territoriale.

Art. 3. L'inspecteur général est spécialement préposé à la police du Bas-Danube, à l'exclusion du port de Soulina.

Il est assisté de pleusieurs surveillants répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

Art. 4. Le capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

Art. 5. Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent règlement par l'inspecteur général et par le capitaine du port de Soulina.

Ils sont égualement tenus de leur décliner, s'ils en sont requis, leurs noms ainsi que la nationalité et les noms de leurs bâtiments, et de leur présenter leurs rôles d'équipage, sans préjudice aux dispositions des articles 10, 17 et 65 ci-dessous.

Une instruction spéciale, émanée de la Commission Européenne, règle, dans ses détails, l'action de ces deux agents.

Art. 6. Indépendamment des fonctions judiciaires qu'ils remplissent dans les cas prévus par les articles 79 et 107 du présent réglement, l'inspecteur général et le capitaine du port de Soulina prononcent sommairement dans les différends entre les capitaines et leurs équipages, en se faisant assister par deux capitaines de la nationalité des parties litigantes, ou, à leur défaut, par deux autres capitaines. Ils n'exercent toutefois cette partie de leurs attributions qu'autant que l'un des intéressés a réclamé leur intervention et qu'il ne se trouve pas sur les lieux une autre autorité compétente.

TITRE I. — *De la police de la rade et du port de Soulina.*

CHAPITRE I. — *De la police de la rade de Soulina.*

Art. 7. La rade de Soulina comprend les caux de la mer, sur un rayon de deux milles nautiques autour de la tête de la digue du nord.

Art. 8. Tout bâtiment qui arrive en rade de Soulina, en venant de la mer, est tenu de hisser son pavillon national.

Art. 9. S'il reste en rade pour charger ou décharger sa cargaison, il est néanmoins soumis aux ordres du capitaine du port de Soulina et de ses agents, pour tout ce qui concerne la police de la navigation.

Il a notamment à se conformer aux dispositions du présent règlement comprises sous le titre V et relatives au service des alléges.

Art. 10. Il doit mouiller à l'endroit qui lui est désigné par le chef ou par le sous-chef des pilotes du Soulina.

Après quoi, le capitaine ou son second se présente, dans les 24 heures, au bureau du capitaine du port pour y déposer les papiers du bâtiment.

Art. 11. Il est interdit aux embarcations des navires mouillés sur la rade de s'engager dans la passe et de circuler dans le port, pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé.

CHAPITRE II. — *De la police du port de Soulina.*

Art. 12. Le port de Soulina comprend le bras de Soulina sur une longueur de trois milles nautiques, en partant de l'ouverture de la passe formée par les têtes des digues de l'embouchure.

Art. 13. Aucun navire à voiles ou à vapeur jaugeant plus de soixante tonneaux ne peut franchir la passe de Soulina, soit en venant de la mer, soit en sortant du fleuve, sans avoir à bord un pilote bréveté par l'administration locale.

Cette disposition, toutefois, n'est pas applicable aux bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, lesquels peuvent se servir de leurs propres pilotes.

Le service du pilotage est réglé par des dispositions spéciales, comprises sous le titre IV du présent règlement.

Art. 14. Aucun navire ne peut entrer dans le port de Soulina ou en sortir, sans hisser son pavillon national.

Les Autorités du port ne permettent le passage à aucun navire sans pavillon.

Art. 15. Dans le cas où, par suite de gros temps, le chenal de Soulina est jugé impraticable par le capitaine du port, un pavillon bleu est arboré sur la tour du phare et indique que les pilotes de l'administration ne peuvent aller en rade.

Art. 16. Deux embarcations de garde stationnent aux deux entrées du port.

Les capitaines jettent l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les patrons de ces embarcations.

Art. 17. Ils se présentent ensuite, dans les vingt-quatre heures, au bureau du capitaine du port, pour y produire leurs papiers de bord.

Ils sont tenus egalement, à l'exception des capitaines des bateaux à vapeur affectés au service postal et faisant des voyages périodiques, de présenter leurs papiers à l'agent-comptable de la Caisse de navigation de Soulina, qui appose sur le rôle d'équipage de chaque bâtiment entrant dans le Danube, quelle que soit sa capacité, une estampille portant ces mots: « *Commission Européenne du Danube, Caisse de navigation de Soulina* », la date de l'année et un numéro d'ordre. Cette estampille est annulée, avant la sortie du bâtiment, au moyen de l'empreinte d'une griffe.

Si les navires ne s'arrêtent pas plus de vingt-quatre heures à Soulina, les papiers de bord sont rendus immédiatement aux capitaines, après l'accomplissement des formalités prescrites; dans le cas contraire, ils restent déposés au bureau du capitaine du port, par l'entremise duquel ils sont transmis, s'il y a lieu, à l'Autorité consulaire compétente, après l'acquittement des droits de navigation et le payement ou la consignation des amendes infligées en vertu du présent règlement; sauf ce cas, le rôle d'équipage doit toujours se trouver à bord du bâtiment.

Art. 18. Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarrent par des câbles aux poteaux établis à cet effet le long des deux rives, ou aux bâtiments déjà mouillés.

Art. 19. Ils rentrent leur bâton de foc et leurs bouts-dehors, qui ne peuvent servir, en aucun cas, à amarrer les embarcations.

Pendant toute la durée du mouillage, les vergues restent brassées de l'avant à l'arrièro.

Art. 20. Il est interdit aux bâtiments de petit cabotage, ainsi qu'aux alléges, de circuler dans le port pendant la nuit.

Les embarcations du port un des bâtiments marchands ne peuvent se déplacer pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé.

Art. 21. Il n'est pas permis de chauffer, dans l'intérieur du port, du goudron ou de la poix, à bord des bâtiments.

Les capitaines veillent à ce qu'il ne soit fait usage, à leur bord, de lumières quelconques, autres que des lampes à verre ou des lanternes.

CHAPITRE III — *Dispositions communes à la rade et au port de Soulina.*

Art. 22. L'article 64 du présent règlement, qui interdit le jet du lest ailleurs que dans les endroits désignés à cet effet, s'applique notamment à la rade et au port de Soulina proprement dit.

Art. 23. Il est défendu de retirer, sans l'autorisation du capitaine du port, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés dans le port et dans la rade extérieure.

Art. 24. En cas d'échouement et de naufrage, ainsi qu'en cas d'avaries, le capitaine du port de Soulina porte les secours les plus urgents pous assurer le sauvetage de la cargaison, du navire et de ses apparaux, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Après quoi, il se dessaisit de l'administration du sauvetage et envoie tous les actes dressés par lui à la plus proche Autorité compétente.

TITRE II. — *De la police du fleuve.*

CHAPITRE I. — *Règle générale.*

Art. 25. Tout capitaine ou patron d'un bâtiment à voiles ou à vapeur, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments, soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur le fleuve or sur les rives, et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

Les bâtiments naviguant ou stationnant dans le bras de Soulina sont tenus de porter leurs ancres suspendues librement aux bossoirs, sans les fixer au bordage.

Les conducteurs de trains de bois ou radeaux sont soumis aux mêmes règles de précaution que les bâtiments. Les trains de bois et radeaux ne peuvent avoir, lorsqu'ils descendent le bras de Soulina, qu'un tirant d'eau inférieur d'un pied anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds dudit bras offrant la moindre pro-

fondeur; ils ne peuvent, dans aucun cas, avoir un tirant d'eau de plus de douze pieds anglais.

CHAPITRE II. — *Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.*

Art. 26. En règle générale, il est interdit à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route, et à deux bâtiments allant en sens contraire, de se croiser sur les points où le chenal ne présente pas une largeur suffisante.

Art. 27. Aucun bâtiment ne peut se diriger par le travers de la route suivie par un autre bâtiment de façon à l'entraver dans sa course.

Lorsqu'un bâtiment remontant le fleuve se trouve exposé a rencontrer un bâtiment naviguant à la descente, sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il doit s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi; si le bâtiment qui remonte est engagé dans le passage au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de mouiller l'ancre qu'il doit toujours porter à l'arrière, et de s'arrêter en amont jusqu'à ce que sa route soit libre.

Art. 28. Les bâtiments à vapeur, dans les passes étroites, ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent.

Art. 29. Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent faisant route en sens contraire, celui qui remonte le fleuve, doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord, ainsi qu'il est d'usage à la mer. Il en est de même, lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine ou patron qui s'écarte de ces règles doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer, à défaut de quoi, il est responsable devant le tribunal compétent des accidents survenus.

Il est, d'ailleurs, tenu de donner les signaux prescrits par les articles 31 et 32 ci-après.

Si deux bâtiments à vapeur donnent simultanément le même signal, le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Art. 30. Losque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 31 et 32 ci-apres, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

Art. 31. Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment à vapeur marchant dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet, et en agitant un pavillon à hampe sur le gaillard d'avant, ou en hissant à mi-mât un pavillon bleu pendant le jour, ou un fanal éclairé, à verre blanc, pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarte à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment qui prend la droite; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demie longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

Art. 32. Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'art. 31 avant d'être arrivé a petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

Art. 33. Les bâtiments à vapeur naviguant à la descente doivent ralentir leur course sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes, jusqu'à ce que, de l'arrière du bâtiment, l'œil puisse plonger dans le passage. Si le bateau à vapeur trouve des bâtiments engagés dans la courve, il signale son approche un moyen d'un coup de sifflet.

Art. 34. Tout bâtiment à vapeur est tenu d'éviter les bâtiments marchant à la dérive qu'il rencontre, soit en remontant soit en descendant le fleuve.

Le bâtiment naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à voiles soit à vapeur, se ranger parallèlement aux rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

Art. 35. Les bâtiments qui naviguent en louvoyant veillent, dans leurs évolutions, à ne pas se trouver sur la route des bateaux à vapeur.

Art. 36. Les capitaines et patrons de bâtiments portant forte charge ou de bâtiments chargés d'une capacité inférieure à soixante tonneaux, sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bâtiments à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bâtiments à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés dans l'alinéa précédent, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger pour lesdits bâtiments, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent.

Art. 37. En se conformant au règles prescrites par les art. 26 à 36 qui précèdent, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre necessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat.

CHAPITRE III. — *Règle pour le remorquage.*

Art. 38. Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 31, 32 et 33, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le fleuve, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 29 ci-dessus, pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorqueur est tenu d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 31 et 32 ci-dessus.

Art. 39. En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorques. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines et conducteurs, tant des remorqueurs que les bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 31, 32 et 33 ci-dessus, n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions desdits articles et de ranger sur une seule ligne les bâtiments conduits à la remorque.

Les capitaines et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, rapprocher autant que possible, les uns des autres, les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large.

Les bateaux à vapeur à aubes ne peuvent amarrer le long de leur bord des bâtiments qu'ils remorquent dan la Soulina.

Il est interdit, en général, de naviguer dans ce bras du fleuve avec plus de deux bâtiments amarrés bord-à-bord.

CHAPITRE IV. — *Règle pour le halage*

Art. 40. Le chemin qui longe les deux rives du fleuve est spécialement affecté au halage des bâtiments, soit à bras d'hommes, soit au moyen d'animaux de trait; les piétons et les voitures peuvent également en faire usage.

Art 41. Le chemin de halage doit être libre de tout objet qui peut en entraver l'usage, tels que buissons, arbres, enclos, maisons et autres constructions.

Art. 42. Il n'est pas permis d'établir dans le fleuve et notamment près des rives des moulins sur bateaux, des roues d'irrigation et autres constructions de ce genre, sans une autorisation formelle de l'Autorité préposée à la police du fleuve.

Art. 43. Il est expressément défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage, à moins que le propriétaire riverain ne se charge de rétablir la communication au moyen d'un pont.

Art. 44. Des poteaux d'amarre ayant été établis le long de la Soulina, les capitaines et patrons éviteront de planter des pieux ou de fixer des ancres sur les chemins de halage, pour l'amarrage de leurs bâtiments.

Art. 45. Si deux bâtiments halés en sens contraire se recontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un bâtiment halé par des animaux de trait rejoint un train de halage à bras d'hommes, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un bâtiment halé en rencontre un autre amarré à la rive, le capitaine de ce dernier doit permettre aux matelots du bâtiment halé de monter sur son bord pour transporter la corde de halage.

Art. 46. Nul ne peut entreprendre de dépasser les bâtiments halés, si ce n'est en appuyant sur la rive opposée à celle sur laquelle s'exerce le halage.

Les bâtiments halés doivent, de leur côté, sur les signaux prescrits par les art. 31 et 32 ci-dessus, se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent.

CHAPITRE V. — *Règles pour la navigation pendant la nuit ou par un temps de brouillard.*

Art. 47. Tout bâtiment à vapeur naviguant pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil), doit être muni d'une lumière blanche, facilement visible à la distance de deux milles, au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord et d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant de telle manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant, ni le feu rouge de tribord avant.

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine dont ils ne doivent jamais faire usage.

Les bâtiments à vapeur remorquant un ou plusieurs autres bâtiments portent, indépendamment de leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au dessus de l'autre en tête de mât, pour servir à les distinguer des autres navires à vapeur.

Pour l'application des règles prescrites par le présent article, tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles, est considéré comme navire à voiles, et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

Les radeaux naviguant pendant la nuit doivent porter un feu blanc à chacun de leurs angles et trois feux blancs en tête de mât, placés l'un au dessous de l'autre.

Art. 48. Les bâtiments à voiles, les convois de remorque et les radeaux ne peuvent naviguer lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives du fleuve.

Art. 49. Par un temps de brume, les bâtiments à vapeur ne naviguent qu'à mouvement ralenti et ils font tinter sans interruption la cloche du bord, en donnant un coup de sifflet de cinq en cinq minutes; ils sont tenus de jeter l'ancre si la brume devient épaisse au point qu'il leur est impossible d'apercevoir la rive sur laquelle ils appuyent, ou vers laquelle ils se dirigent.

Art. 50. Il est interdit aux bâtiments de laisser leurs amarres en travers du fleuve pendant la nuit ou par un temps de brouillard.

CHAPITRE VI. — *Règles pour les bâtiments au mouillage.*

Art. 51. Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation.

Sauf l'exception prévue par l'article 66 ci-après, il est également interdit aux bâtiments de s'amarrer ou de mouiller dans les courbes du fleuve, même le long des rives, sous peine d'être responsables de toutes les avaries que leur présence aura pu occasionner.

Il ne peut y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bâtiments mouillés ou amarrés bord-à-bord, le long des chemins de halage.

Art. 52. Lorsque, par suite de brouillards, un bâtiment ou un radeau est obligé de s'arrêter ailleurs que sur un point habituel de mouillage, il est tenu, si c'est un bateau à vapeur, de faire tinter la cloche du bord, et dans le cas contraire de héler du portevoix Ces signaux sont répétés de cinq en cinq minutes.

Art. 53. Tout bâtiment arrêté sur le fleuve pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé qui est placé, soit à l'extrémité de l'une des grandes vergues, soit sur toute autre partie apparente du bâtiment, du côté du chenal, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien en amont qu'en aval.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par le dernier alinéa de l'article 47 ci dessus, sauf les feux des deux angles, du côté de la rive, qu'ils sont tenus de supprimer.

Art. 54. Lorsque pour s'amarrer, ainsi que dans le cas d'échouement prévu dans le chapitre ci-après, un bâtiment est obligé de placer un câble ou une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer.

CHAPITRE VII. — *Règles pour le cas d'échouement et de naufrage.*

Art. 55. Tout capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau echoué dans le cours de la Soulina est tenu de placer sur un point convenablement situé, et tout au moins à un kilomètre en amont de son bâtiment, une vigie chargée de héler les bâtiments et radeaux descendant le fleuve, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Art. 56. Les bâtiments à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bâtiment ou un radeau s'est échoué ou a coulé.

Art. 57. Tout naufrage dans les cours de la Soulina est réputé suspect, hors les cas exceptionnels, et il y a présomption, jusqu'à preuve contraire, qu'il est imputable à la négligence ou à la mauvaise volonté du capitaine ou de son équipage.

Le pilote du bâtiment est personnellement responsable du naufrage, s'il a eu lieu par suite de mauvaise manœure.

Art. 58. Si contre toute probabilité, un bâtiment vient à faire naufrage dans le cours de la Soulina, le capitaine doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal.

Le capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'art. 59 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'éloigner, sous un prétexte quelconque, quoique ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaînes, câbles, etc.

Art. 59. Aussitôt après le naufrage, le pilote du bâtiment fait prévenir, le plus promptement possible, l'inspecteur général de la navigation, par les agents de la surveillance du fleuve.

L'inspecteur général se rend immédiatement sur les lieux et dresse un procès-verbal circonstancié du sinistre, qui est communiqué par ses soins à l'Autorité compétente.

Art. 60. Si l'inspecteur général juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera l'abandon de son bâtiment, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'ispecteur général; celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point dù il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par les soins des Autorités préposées à la police du fleuve, peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

Art. 61. Tous travaux entrepris par les propriétaires, assureurs et autres ayants-droit, dans le but d'opérer le sauvetage des bâtiments naufragés et de leur cargaison, s'effectuent sous la surveillance de l'inspecteur général ou de ses agents, et peuvent être momentanément interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave quelconque à la navigation.

Art. 62. Si, hors le cas d'urgence prévu par l'art. 60 ci-dessus, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est jugé nécessaire, les propriétaires, assureurs ou autres ayants-droit doivent l'effectuer dans le mois de la notification qui leur est faite à cet effet; à defaut de quoi, les travaux peuvent être exécutés d'office par l'inspecteur général, dans les limites déterminées par le susdit article 60; le bâtiment naufragé, avec ses agrès, ou leurs débris, sont spécialement affectés, dans ce cas, au paiement dés frais d'enlèvement.

Art. 63. En cas d'avaries, et notamment si elles sont causées par abordage, l'ispecteur général, s'il est à même de constater les faits, et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès-verbal qui est transmis à l'Autorité compétente.

CHAPITRE VIII. — *Règle pour le jet du lest.*

Art. 64. Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur lest dans le lit fluvial on dans la rade de Soulina; il leur est également interdit de le décharger en mer dans les parties qui avoisinent la rade, sur un fond de moins de soixante pieds anglais.

Le déchargement à terre, en dehors du port de Soulina, ne peut être opéré que sur les points de la rive déterminés par l'inspecteur général de la navigation, et désignés dans un avis rendu public.

Le capitaine du port de Soulina désigne les endroits sur lesquels le lest peut être débarqué dans le port.

Le lest débarqué doit être, dans tous les cas, transporté à une distance telle, que le pied du talus soit éloigné de vingt pieds anglais, au moins, de la rive normale du fleuve.

Les prescriptions du présent article sont également applicables au jet des cendres et escarbilles des bâtiments à vapeur.

Art. 65. Pour assurer, autant que possible, l'exécution de la disposition qui précède, tout navire quittant sur lest le port de Soulina, pour un des ports situés en amont, doit se munir d'un certificat du capitaine du port, constatant son tirant d'eau produit par le lest.

Ce certificat doit être conservé a bord pendant toute la durée du voyage en amont, pour être produit à toute réquisition de l'inspecteur général ou de ses agents.

TITRE III. — *De la police du port de Toultcha.*

Art. 66. Tout bâtiment qui veut stationner à Toultcha doit s'amarrer à la rive droite, sans toutefois qu'il puisse y avoir jamais plus de trois bâtiments amarrés bord-à-bord.

Art. 67. Aucun bâtiment ne peut jeter l'ancre dans le chenal navigable, devant Toultcha, sur la droite des corps-morts et des bouées rouges établis le long de la rive gauche du fleuve, ni entre les poteaux de la rive droite portant des ancres renversées.

Art. 68. Il est permis aux bâtiments de se haler sur les bouées et corps-morts pour doubler la courbe de Toultcha, mais ils ne peuvent, dans aucun cas, s'y amarrer à poste fixe.

Il est entendu que cette disposition ne concerne pas les bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, qui s'arrêtent temporairement devant Toultcha.

Il est également interdit à deux ou plusieurs bâtiments de se haler simultanément à l'aide de la même bouée.

TITRE IV. — *Du service du pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.*

CHAPITRE I. — *Pilotage à l'embouchure.*

Art. 69. Le pilotage à l'embouchure étant obligatoire, ainsi qu'il est dit à l'article 13 du présent réglement, un corps spécial de pilotes brévetés et responsables fonctionne à Soulina, sous la direction d'un chef-pilote et du capitaine du port.

Ces pilotes portent le titre de pilotes de première classe.

Art. 70. Une embarcation est prête à transporter les pilotes à bord des bâtiments qui se dirigent vers le port, en venant de la mer, aussitôt que la vigie de la tour du phare signale leur approche.

Les pilotes sont tenus d'aller à la rencontre des bâtiments jusqu'à la distance d'un mille à partir du musoir de la digue du nord.

Art. 71. Rendus à bord, il font connaître aux capitaines la profondeur de la passe, et ceux ci, de leur côlé, déclarent aux pilotes le tirant d'eau et la quotité du chargement de leur navire.

La quotité du chargement est déclarée sans délai par les pilotes au capitaine du port de Soulina.

Art. 72. Tout pilote étranger au corps des pilotes de Soulina, qui se trouve à bord d'un navire prêt à traverser la passe, est tenu, aussitôt après l'arrivée du pilote local, de lui abandonner entièrement la conduite du navire.

Art. 73. A la sortie du fleuve, le pilote local est tenu de conduire le bâtiment jusqu'à la distance d'un quart de mille, au moins, à l'est du musoir de la digue du nord.

Art. 74. La taxe de pilotage, tant pour l'entrée que pour la sortie du fleuve, étant comprise dans les droits de navigation prélevés à Soulina, il est interdit aux pilotes brévetés de première classe de recevoir aucune rémunération de la part des capitaines dont ils ont piloté les bâtiments.

CHAPITRE II. — *Du pilotage dans le cours du fleuve.*

Art. 75. Indépendamment du corps des pilotes de première classe, chargés de conduire les bâtiments dans la passe de l'embouchure de Soulina, et dirigés par le capitaine du port, il y a un service spécial de pilotes, également brévetés et responsables, portant le titre de pilotes de seconde classe, pour les bâtiments marchands qui naviguent dans le fleuve entre Soulina et Braïla.

Le service du pilotage fluvial proprement dit est placé sous la surveillance de l'inspecteur général de la navigation, il est dirigé par un chef-pilote qui a trois bureaux, à Galatz, à Braïla et à Toultcha, et par un sous-chef résidant à Soulina.

Art. 76. Les capitainés marchands ne sont pas tenus de prendre un pilote bréveté en remontant le fleuve, lorsqu'ils effectuent eux-mêmes le voyage à bord de leur bâtiment; le sous-chef pilote de Soulina, préposé au pilotage fluvial, est tenu toutefois, même dans ce cas, de leur procurer un pilote, s'ils le demandent.

Pour la navigation en aval, tout bâtiment marchand du port de plus de soixante tonneaux ainsi que tont radeau ou train de bois, doit prendre un pilote bréveté de seconde classe. Il en est de même pour les bâtiments de plus de soixante tonneaux qui remontent le fleuve, sans que le capitaine ou patron se trouve à bord.

Art. 77. Le voyage en amont commence au moment où la navire quitte le port de Soulina pour remonter le fleuve, il finit lorsque le navire arrive soit à son port de destination, soit à Braïla, lorsqu'il est destiné pour un port situé en amont de ce dernier ou pour Matchin

Le voyage en aval commence à Braïla, ou à la sortie du port dans lequel le navire a pris sa cargaison, ou ses expéditions s'il descend vide, dans le cas où ce port est situé en aval de Braïla; il finit au moment où le bâtiment prend son mouillage dans le port de Soulina.

Les bâtiments partant de Matchin, de Guétchid ou d'un port situé en amont de Braïla, prennent leur pilote, pour le voyage en aval, lors de leur passage à Braïla; ceux qui partent des ports de Réni ou d'Ismaïl ont la faculté de le prendre en passant à Toultcha.

Art. 78. Les capitaines règlent d'un commun accord avec les pilotes, le salaire qui est dû à ces derniers, à raison du pilotage des navires en amont.

Toutefois, en cas de contestations à cet égard, les Autorités des ports n'admettent, de la part des pilotes, aucune demande dont le but est d'obtenir, outre le traitement à bord, un salaire de plus d'un demi ducat de Hollande par jour de voyage.

Quant à la taxe afférente au pilotage en aval, elle est comprise dans la perception des droits de navigation prélevés à Soulina.

Le chef-pilote du service fluvial prélève la somme de quatre francs sur le montant de la taxe acquittée par chaque bâtiment pour le pilotage à la descente, le surplus de la taxe est versé au pilote.

Cette taxe ne peut être acquittée valablement qu'entre les mains de l'agent-comptable de la Caisse de navigation de Soulina.

CHAPITRE III. — *Dispositions communes au pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.*

Art. 79. L'inspecteur général et le capitaine du port de Soulina, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes brévetés et les capitaines de commerce, lorsque ces derniers réclament leur intervention.

Art. 80. Les pilotes brévetés son tenus de dénoncer, soit à l'inspecteur général, soit au capitaine du port de Soulina, les contraventions commises en leur présence.

Il leur est interdit de s'intéresser, soit directement, soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'alléges.

Art. 81. Les pilotes qui par incapacité ou mauvaise volonté, ont été cause d'un abordage, d'un échouement ou d'un naufrage, sont destitués, sans préjudice à l'action civile que les ayants-droit peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

Si les faits qui ont amené le sinistre sont de nature à entrainer l'application d'une peine criminelle, les pilotes sont livrès aux autorités compétentes pour être jugés conformement aux lois.

TITRE V. — *Du service des alléges.*

CHAPITRE I. — *Règles générales.*

Art. 82. Les alléges sur le Bas-Danube se divisent en deux classes, savoir: celles qui sont exclusivement employées au service local de l'embouchure de Soulina ou d'un passage quelconque dans le cours du fleuve, et celles qui se livrent au cabotage, en chargeant dans un port intérieur pour décharger à Soulina ou dans la rade extérieure.

Art. 83. Nul ne peut entreprendre des opérations d'allége locales, sans avoir fait immatriculer au capitanat du port de Soulina les bâtiments destinés à servir d'alléges, et avant de s'être muni d'une licence délivrée par le capitanine du port.

Avant de délivrer la licence, le capitaine du port fait visiter le bâtiment destiné à servir d'allége, par une Commission qui juge s'il est en bon état et qui constate, en même temps, sa capacité en tonnes de registre et sa portée en kilos de Constantinople. Cette expertise est renouvelée tous les ans. La licence délivrée par le capitaine du port doit toujours se trouver à bord de l'allége.

Les bâtiments munis de papiers de bord réguliers peuvent être employés occasionnellement pour alléger d'autres navires, à charge par les capitaines de faire, pour chaque opération, une déclaration spéciale, et de déposer leur papiers, y compris le rôle d'équipage, soit à l'office du capitaine du port de Soulina, s'il s'agit d'alléger un bâtiment à l'embouchure, soit à l'office de l'inspecteur général, s'il s'agit d'une opération qui doit s'accomplir dans le fleuve.

CHAPITRE II. — *Des alléges locales*

Art. 84. Les alléges tant à voiles qu'à vapeur, ne peuvent avoir aucun vide dans la cale, sauf les vides dûment reconnus par le capitaine du port, lors de la concession de la licence.

Art. 85. Il est interdit aux alléges, à partir du moment où elles ont accosté les bâtiments dont elles doivent recevoir la cargaison, de s'éloigner desdits bâtiments, avant que ceux-ci n'aient levé l'ancre eux-mêmes.

Le capitaine du bâtiment allégé a la faculté de placer, à ses frais, un gardien de son choix à bord de l'allége qu'il emploie.

Il est interdit aux alléges qui se rendent en rade de charger sur le tillac.

Art. 86. Aucune allége ne peut sortir du port de Soulina, pour se rendre sur la rade, sans un laissez-passer du capitaine du port; ce laissez-passer est présenté à l'embarcation de garde stationnée conformément à l'article 16 du présent règlement, à l'enteée du port, du côté de la mer.

Art. 87. En règle générale, les alléges doivent sortir du port de Soulina, en même temps que les bâtiments allégés.

Toutefois, dans le cas où un bâtiment s'est servi de plusieurs alléges, le capitaine du port règle leur départ de telle sorte qu'elles n'aient point à séjourner trop longtemps en rade, sans pouvoir effectuer le rechargement.

Art. 88. L'allége qui a rejoint sur la rade le navire allégé ne peut le quitter sous aucun prétexte, sauf le cas de force majeure, avant de lui avoir rendu sa cargaison.

Pour les opérations d'allége locales accomplies dans le cours intérieur du fleuve, les alléges naviguent de conserve avec les bâtiments allégés.

Aussitôt que le rechargement des marchandises a été effectué à bord du bâtiment allégé, le capitaine est tenu d'en donner une reconnaissance écrite.

Art. 89. Les alléges qui rentrent dans le port de Soulina, après avoir allégé un bâtiment, présentent leur laissez-passer à l'embarcation de garde qui a la faculté de les visiter.

Les alléges qui quittent la rade sur le déclin du jour ou pendant la nuit, après avoir allégé un bâtiment sorti du fleuve, jettent l'ancre dans un endroit spécialement destiné à leur mouillage, et elles ne peuvent remonter plus haut avant le jour suivant.

Art. 90. La surveillance des opérations d'allége locales qui s'effectuent à l'embouchure est exercée par le capitaine du port du Soulina; celle des opérations qui s'effectuent dans le fleuve appartient à l'inspecteur général ou à ses agents.

CHAPITRE III. — *Des alléges au cabotage.*

Art. 91. Les opérations d'alléges par cabotage peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou alléges munis de papiers réguliers, à charge, par les capitaines ou conducteurs, de se faire délivrer, pour chaque voyage, par les autorités consulaires ou locales compétentes des ports dans lesquels ils prennent leur cargaison, un certificat faisant connaître l'objet et les conditions de l'opération.

Art. 92. Aussitôt qu'une allége au cabotage est arrivée dans le port de Soulina, le conducteur se rend au bureau du capitaine du port et présente le certificat ci-dessus mentionné.

Si l'allége décharge la totalité de sa cargaison dans l'intérieur du port de Soulina, elle mouille à côté du bâtiment qui doit recevoir la marchandise, et ne peut s'en éloigner qu'après avoir entièrement terminé le déchargement.

Si la cargaison de l'allége doit être déchargée, en totalité ou en partie, dans la rade de Soulina, le patron de l'allége remet le certificat prescrit par l'art. 91 au capitaine du port, qui lui délivre son laissez-passer.

Art. 93. Les dispositions du présent titre concernant les alléges locales sont également applicables aux alléges au cabotage, pendant leur séjour dans le port et sur la rade de Soulina.

Toutefois, les transports à vapeur et chalands de remorque ne sont pas assujettis, en rentrant, à la visite prévue par l'art. 89 ci-dessus, à moins que l'une des parties intéressées ne le demande et en cas de soupçon de fraude.

CHAPITRE IV. — *Dispositions spéciales au cas de force majeure.*

Art. 94. Lorsq'un bâtiment est contraint par le mauvais temps de quitter la rade de Soulina, en laissant la totalité ou une partie de sa cargaison à bord de l'allége, le patron de l'allége rentre dans le port et conserve provisoirement son chargement.

Art. 95. Si, dans le cas prévu par l'article précédent, le bâtiment allégé ne reparait pas dans le délai de douze jours, les patrons d'alléges ont la faculté de demander au capitaine du port l'autorisation de décharger leur cargaison et de la consigner entre les mains de qui de droit, et ils peuvent exiger le paiement du nolis convenu, comme s'ils avaient remis la cargaison à bord du navire allégé, mais sans aucune augmentation.

Si, avant l'expiration du délai ci-dessus spécifié, le bâtiment revient en rade pour s'éloigner de nouveau, les jours écoulés ne sont pas comptés et un nouveau délai commence à partir du jour de son apparition.

CHAPITRE V. — *Dispositions spéciales aux cas de fraude.*

Art. 96. En cas de présomption d'inexactitude ou de fausse indication de la capacité de l'allége, le capitaine marchand a la faculté de faire procéder à la vérification du tonnage par une commission spéciale nommée, suivant le cas, par le capitaine du port de Soulina ou par l'inspecteur général de la navigation.

Les frais de l'expertise sont supportés par le capitaine qui l'a demandée, à moins que l'inexatitude ou la fausse indication ne soit constatée, auquel cas ils tombent à la charge de l'allége.

Art. 97. Si le capitaine d'un bâtiment allégé a lieu de croire qu'une partie de sa cargaison a été détournée à bord de l'allége nolisée par lui, il en fait sa déclaration, soit au capitaine du port de Soulina, soit à l'inspecteur général qui prennent les mesures que leur prescrivent leurs instructions spéciales.

Si le soupçon n'est pas reconnu fondé, les frais de l'enquête demeurent à la charge du capitaine du bâtiment allégé.

TITRE VI. — *Des contraventions*

CHAPITRE I. — *Fixation des amendes.*

§ 1. — Contraventions aux dispositions du Titre I sur la police de la rade et du port de Soulina.

Art. 98. Toute contravention aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 5 et à celles des articles 8, 10, 11, 14, 16, 20, 21 et 23 du présent règlement est punie d'une amende d'un ducat de Hollande au moins, et de cinq ducats au plus.

Le capitaine de tout bâtiment de mer, autre que les paquebots affectés au service de messagerie, trouvé dans le Danube, et dont le rôle d'équipage ne portera pas l'estampille dont il est parlé à l'article 17 du présent règlement, ou ne portera qu'une ou plusieurs estampilles annulées, est passible d'une amende de dix ducats au moins et de cinquante ducats au plus.

§ 2. — Contraventions aux dispositions du Titre II sur la police du fleuve.

Art. 99. Toute contravention aux dispositions du premier ou du deuxième alinéa de l'article 25 et à celles de articles 27, 29, 32, 33, 34, 36, 38, 41 à 54 inclusivement, 56, 60 et 65 est punie d'une amende de trois ducats au moins et de dix ducats au plus.

Tout conducteur d'un radeau ou train de bois trouvé naviguant dans le bras de Soulina, avec un tirant d'eau supérieur à celui qui est prescrit par le troisième alinéa de l'article 25 ci-dessus, est passible d'une amende de dix ducats au moins et de cinquante ducats au plus.

Toute contravention aux dispositions de l'article 64 est également punie d'une amende de dix ducats au moins et de cinquante ducats au plus, s'il y a eu jet ou débarquement illicite de lest. L'amende est de cinq ducats, pour le jet des cendres ou escarbilles dans le lit du bras de Soulina, sur la rade ou dans les parties de la mer y avoisinantes ayant moins de 60 pieds anglais de profondeur.

§ 3. — Contraventions aux dispositions du Titre III sur la police du port de Toultcha

Art. 100. Sont punies d'une amende de un à cinq ducats, les contraventions aux articles 66, 67 et 68.

§ 4. — Contravention aux dispositions du Titre IV sur le service du pilotage.

Art. 101. Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article 13 ou du deuxième alinéa de l'article 76, est punie d'une amende de quinze ducats au moins et de trente ducats au plus.

Tout refus des déclarations prescrites par l'article 71, ou inexactitude volontaire dans ces déclarations, soit de la part des capitaines soit de la part des pilotes, et toute contravention à l'article 72, sont punis d'une amende de cinq ducats au moins et de dix ducats au plus.

Toute contravention commise par les pilotes brévetés de première ou de deuxième classe, ou par les chefs ou sous-chefs pilotes, contre les dispositions du présent règlement ou les instructions qui leur sont données, et à raison de laquelle il n'est point édicté de pénalité spéciale, est punissable d'une amende dont le *maximum* ne peut dépasser trente ducats.

§ 5. — Contraventions aux dispositions du Titre V sur le service des alléges.

Art. 102. Sont punies d'une amende de cinq à dix ducats les contraventions aux articles 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92 et 94.

§ 6. — Injures et voies de fait.

Art. 103. Toute injure ou offense commise contre les agents préposés au maintien de la police de la navigation, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle lesdits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende d'un ducat au moins et de cinq ducats au plus.

S'il y a voie de fait commise contre les agents de la police à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le *maximum* de l'amende peut être porté à trente ducats.

CHAPITRE II. — *Règles pour l'application des amendes.*

Art. 104. Le *maximum* de l'amende peut être doublé en cas de récidive.

Il y a récidive pour les capitaines des bâtiments de mer, lorsque les deux contraventions sont commises sans que le bâtiment ait quitté le Danube dans l'intervalle.

Pour les patrons d'allége et les pilotes, il y a récidive, lorsque la même contravention se renouvelle dans l'espace d'une année.

Art. 105. Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

Art. 106 Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétens, à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

Art. 107. Les capitaines sont personellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Art. 108. L'inspecteur général de la navigation et le capitaine du port de Soulina connaissent des contraventions commises dans l'étendue de leur ressort, contre les dispositions du présent règlement, et prononcent en première instance l'application des amendes encourues à raison de ces contraventions.

La notification de leurs sentences est faite à Soulina, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale, de laquelle relève la partie condamnée, si la contravention a été commise pendant un voyage à la descente; elle est faite à la même autorité dans le port de destination du bâtiment, lorsque la contravention a été commise pendant le voyage à la remonte; elle peut de même être faite valablement à la personne.

Art. 109. Le montant des amendes est affecté, jusqu'à concurrence d'une somme de cent ducats par an, à la dotation du fonds d'assistance créé en faveur des pilotes nécessiteux; le surplus est versé dans la caisse des droits de navigation pour être affecté à l'entretien de l'hôpital de la marine établi à Soulina.

Art. 110. L'appel contre les jugements en condamnation est porté, dans les trois mois de la notification, soit devant la Commission Européenne, soit devant le tribunal mixte qui pourra être éventuellement institué à Soulina.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné à la caisse de navigation et y demeure déposé jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Le jugement rendu sur l'appel est définitif et ne peut être l'objet d'aucun recours quelconque.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois, à partir de la notification, et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la caisse de navigation.

Art. 111. Le présent règlement entrera en vigueur après la ratification de l'Acte public auquel il est annexé, et au jour fixé par une publication spéciale faite dans ce but par la Commission Européenne.

Le règlement provisoire de navigation et de police du 21 novembre 1864 cessera d'avoir force de loi à partir du même jour.

Disposition finale.

Art. 112. Le présent règlement, annexé à l'Acte public en date de ce jour, pourra être modifié selon les besoins, par la Commission Européenne ou par l'Autorité internationale qui lui sera substituée en vertu de l'article 17 du Traité de Paris.

Fait à Galatz, le deux novembre mil huit cent soixante cinq.

(Signés): A. de Kremer.
Ed. Engelhardt.
J. Stokes.
Strambio.
Saint-Pierre.
Offenberg.
Ahmet Rassim.

Acte Public relatif à la navigation des embouchures du Danube.

Annexe *B*

TARIF *des droits des navigation à prélever à l'embouchure du Danube.*

Préambule.

La Commission Européenne du Danube;

Vu l'article 16 du Traité de Paris, du 30 mars 1856, portant que les frais des travaux exécutés pour dégager les embouchures du Danube et les parties de la mer y avoisinantes des obstacles qui les obstruent et ceux des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation, seront couverts au moyen du prélèvement de droits fixes arrêtés par la Commission;

Vu le tarif provisoire arrêté, en conséquence, le 25 juillet 1860, et le tarif révisé en date 7 mars 1863;

Attendu que le travaux entrepris à l'embouchure de Soulina sont arrivés à leur terme; que par suite de l'augmentation de profondeur qui en a été le résultat les obstacles que les bâtiments rencontraient sur ce point ont été écartés;

Que les travaux de correction et de curage exécutés dans le cours du fleuve, la construction d'un phare à l'embouchure de St-Georges, les améliorations introduites dans les établissements dont parle le Traité, la création d'un hôpital de la marine à Soulina, dans lequel les marins malades ou naufragés sont admis gratuitement, assurent également à la navigation des avantages considérables;

Que dans cet état des choses et afin de pourvoir, tant à l'amortissement des sommes consacrées aux travaux qu'aux frais que pourront entraîner leur conservation et leur développement éventuel, ainsi que l'entretien des établissements susdits, il y a lieu de faire succéder un régime définitif aux dispositions provisoires du tarif actuellement en vigueur;

Que l'expérience a démontré qu'il y a avantange pour la navigation à ce que les taxes imposées à raison des travaux d'amélioration soient confondues en un seul droit fixe avec les taxes acquittées pour les phares et le pilotage;

Arrête le tarif dont la teneur suit:

Art. 1. Tout bâtiment à voiles jaugeant plus de trente tonneaux, quittant le port de Soulina pour prendre la mer et qui aura, d'après son manifeste, plus du tiers de sa charge pleine, paiera par tonneau de jauge un droit fixe de navigation, dont le montant sera déterminé ci-après, à raison du tonnage total du bâtiment et de la profondeur de la passe à l'embouchure du bras de Soulina.

Les bâtiments qui auront remonté le fleuve pour prendre leur cargaison dans un port de l'intérieur paieront les droits déterminés par le tableau qui suit:

BATIMENTS	Montant des droits à payer par tonneau, avec une profondeur à l'embouchure													
	de moins de 10 pieds		de 10 pieds au moins et de 11 p. au plus		de plus de 11 pieds à 12 pieds		de plus de 12 pieds à 13 pieds		de plus de 13 pieds à 14 pieds		de plus de 14 pieds à 15 pieds		de plus de 15 pieds	
	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs.
De plus de 30 et de moins de 100 tonneaux	»	80	»	80	»	80	»	80	»	80	»	80	»	80
D'un tonnage de 100 tonn. au moins et de 150 tonn. au plus	1	05	1	55	2	05	2	05	2	05	2	05	2	05
De plus de 150 tonn. et ne dépassant pas 200 tonn.	1	05	1	55	2	08	2	55	2	55	2	55	2	55
De plus de 200 tonn. et ne dépassant pas 250 tonn.	1	05	1	55	2	05	2	55	2	80	2	80	2	80
De plus de 250 tonn et ne dépassant pas 300 tonn.	1	05	1	55	2	05	2	55	2	80	3	05	3	05
De plus de 300 tonneaux	1	05	1	55	2	05	2	55	2	80	3	05	3	30

Les bâtiments qui recevront leur cargaison dans le port de Soulina, sans remonter le fleuve au delà dudit port, ne paieront que les droits déterminés par le tableau qui suit :

BATIMENTS	Montant des droits à payer par tonneau, avec une profondeur à l'embouchure													
	de moins de 10 pieds		de 10 pieds au moins et de 11 p. au plus		de plus de 11 pieds à 12 pieds		de plus de 12 pieds à 13 pieds		de plus de 13 pieds à 14 pieds		de plus de 14 pieds à 15 pieds		de plus de 15 pieds	
	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs.	frs.	cs	frs.	cs.	frs.	cs.
De plus de 30 et de moins de 100 tonneaux	»	50	»	50	»	50	»	50	»	50	»	50	»	50
De 100 tonn. au moins et de 150 tonn au plus	»	90	1	30	1	80	1	80	1	80	1	80	1	80
De plus de 150 tonn. et ne dépassant pas 200 tonn.	»	90	1	30	1	80	2	15	2	15	2	15	2	15
De plus de 200 tonn. et ne dépassant pas 250 tonn.	»	90	1	30	1	80	2	15	2	35	2	35	2	35
De plus de 250 tonn et ne dépassant pas 300 tonn.	»	90	1	30	1	80	2	15	2	35	2	55	2	55
De plus de 300 tonneaux	»	90	1	30	1	80	2	15	2	35	2	55	2	80
Bâtiments de 300 tonneaux ou plus qui par suite d'une insuffisance de profondeur dans la passe, ne pourront pas recevoir dans le port la totalité de leur cargaison	»	90	1	30	1	50	1	70	1	80	1	90	2	»

Art. 2. Les bâtiments à vapeur appartenant à une entreprise publique, spécialement affectés au transport des passagers, et effectuant des voyages périodiques d'après un programme arrêté d'avance, paieront à la sortie du fleuve un droit fixe de soixante centimes par tonneau de jauge, sans qu'il soit tenu compte de la charge pleine ou partielle.

Ce droit sera calculé sur le tonnage net du bâtiment tel qu'il sera indiqué par les papiers de bord, c'est-à-dire, après déduction faite sur le tonnage total du poids de la machine et du combustible.

Si le nombre de tonneaux afférant au moteur n'est pas indiqué par les papiers de bord, il sera déduit sur le tonnage total 37 % pour les bâtiments à aubes, et 32 % pour les bâtiments à hélice; la déduction sera opérée après la conversion du tonnage du bâtiment en tonneaux de registre anglais, effectuée conformément aux dispositions de l'article 14 ci-après.

Ces bâtiments seront affranchis de tout droit à leur entrée dans le fleuve.

Art. 3. Tous bâtiments à vapeur de commerce, autres que ceux désignés dans l'article précédent, seront assujettis aux mêmes droits que les bâtiments à voiles, sauf la déduction du poids de la machine et du combustible, qui sera également effectuée sur leur tonnage total, d'après les bases établies dans l'article précédent.

Le montant du droit fixe que ces bâtiments auront à acquitter, par tonneau de jauge, sera déterminé, conformément aux tableaux ci-dessus, suivant qu'ils auront ou non remonté le fleuve en amont du port de Soulina, et après la dédution qui leur est assurée par le premier alinéa du présent article.

Les bâtiments à vapeur qui ne rentreront pas dans la catégorie déterminée par l'article 2 ci-dessus, et qui feront le voyage du Danube, aller et retour compris, plus de deux fois dans le courant de la même année, jouiront d'une réduction de quarante pour cent, sur le montant des taxes d'entrée et de sortie, pour chacun des huit voyages qu'ils effectueront, après les deux premiers, avant la fin de l'année: et si le nombre des voyages s'élève au-dessus de dix, la réduction sera de soixante pour cent pour chacun des voyages de l'année qui suivront le dixième.

Ne seront pas comptés au nombre des voyages nécessaires pour assurer aux bâtiments à vapeur le bénéfice de cette réduction de taxes ceux qu'ils auront effectués, tant à l'entrée qu'à la sortie, avec moins du tiers de leur chargement.

Art. 4. Les bâtiments à voiles et les bâtiments à vapeur de commerce autres que ceux désignés sous l'article 2 qui entreront dans le port de Soulina, en venant de la mer, et qui auront, d'après leur manifesté, plus du tiers de leur charge, paieront pour l'entrée dans le fleuve le quart de la taxe qui leur est imposée pour la sortie par les articles 1 et 3 ci-dessus.

La taxe pour l'entrée ne sera payée par les bâtiments qu'au moment où ils ressortiront du fleuve.

Lesdits bâtiments paieront pour l'entrée le montant intégral de la taxe fixée par les articles 1 et 3, s'ils ressortent du fleuve avec moins du tiers de leur charge.

Art. 5. Les alléges nolisées pour le passage de l'embouchure de Soulina par les bâtiments qui auront acquitté les droits établis par les articles précédents ne paieront pour chaque passage effectué avec une charge complète ou partielle que la taxe fixée ci-après, savoir:

Les alléges d'une portée de dix à cinquante tonneaux six francs;

Celles d'une portée de plus de cinquante tonneaux et ne dépassant pas cent tonneaux huit francs;

Et celles d'une portée de plus de cent tonneaux douze francs.

Art. 6. Les bâtiments qui resteront mouillés sur la rade de Soulina pour y charger ou décharger, au moyen des alléges, tout ou partie de leur cargaison sans entrer dans le port ne seront pas assujettis aux droits établis par les articles 1, 3 ou 4 ci-dessus; ils ne paieront qu'une taxe uniforme de cent francs par bâtiment pour contribuer aux dépenses des établissements dont ils profitent.

Ceux desdits bâtiments qui seront entrés dans le port, mais sans y faire aucune opération de commerce qui serait de nature à les assujettir au paiement des taxes établies par les articles 1, 3 ou 4 ci-dessus, acquitteront en sus du droit fixe de cent francs établi par l'alinéa précédent une taxe de cinquante centimes par tonneau pour droit de phare et de pilotage. Cette taxe ne sera perçue qu'une fois, à la sortie du port.

Les alléges nolisées pour transporter à travers l'embouchure la cargaison des bâtiments qui n'auront acquitté d'autres droits que ceux établis par le présent article paieront pour chaque passage de l'embouchure, avec une charge complète ou partielle, un droit fixe d'un franc par tonneau sur leur tonnage total.

Les alléges employées au débarquement du lest seront affranchies de toute taxe.

Les droits de cinquante centimes et d'un franc par tonneau respectivement imposés par le présent article aux bâtiments de mer et aux alléges seront calculés pour les bateaux à vapeur sur le tonnage net conformément aux règles établies par l'article 2.

Art. 7. Les radeaux et trains de bois dont les dimensions ne dépasseront pas cent pieds anglais en longueur et quarante pieds en largeur, et qui auront été remorqués en descendant le bras de Soulina, paieront à la sortie de l'embouchure un droit fixe de cent francs.

Le droit sera de trois cents francs pour tous les radeaux et trains de bois qui n'auront point été remorqués à la descente du bras de Soulina, et pour ceux dont les dimensions excéderont cent pieds anglais en longueur ou quarante pieds en largeur.

Art. 8. Les bâtiments de guerre sont affranchis de toute taxe, tant à l'entrée qu'à la sortie de l'embouchure de Soulina.

Il en est de même pour les remorqueurs lorsqu'ils ne sont pas employés à transporter, comme alléges, une partie de la cargaison des bâtiments remorqués.

Art. 9. Les bâtiments de plus de soixante tonneaux, qui entreront dans le port de Soulina et qui en ressortiront avec moins du tiers de leur charge, et qui seront affranchis, en conséquence, des droits établis par les articles 1, 3 et 4 ci-dessus, acquitteront à la sortie une taxe de cinquante centimes par tonneau pour droits de phare et de pilotage.

La même taxe sera acquittée par les bâtiments de mer faisant exceptionnellement service d'allége, et ce, outre le droit d'un franc par tonneau imposé par l'alinéa trois de l'article 6 ci-dessus

Les bâtiments de mer ou alléges qui chercheront abri dans le port de Soulina contre le mau vais temps, ceux qui, par suite d'un accident quelconque, seront obligés de se réfugier dans le port et se trouveront empêchés de continuer leur voyage de mer, seront affranchis de tout droit, pourvu qu'ils reprennent la mer sans faire aucune opération de commerce.

Art. 10. Les bâtiments tant à voiles qu'à vapeur, sans aucune exception, venant de la mer avec plus du tiers de leur charge, qui entreront dans le port de Soulina pour y décharger une partie seulement de leur cargaison, et qui reprendront la mer pour continuer leur voyage vers un autre port, acquitteront par tonneau de jauge imposable un droit fixe de deux francs, lors-que la profondeur de l'embouchure excédera quinze pieds anglais; si la profondeur est de quinze pieds seulement, ou au-dessous, ce droit fixe décroîtra dans la proportion établie par l'article 1 du présent tarif pour les bâtiments de plus de 300 tonneaux, qui ne remontent pas le fleuve et auxquels l'insuffisance de la profondeur dans la passe ne permet pas de recevoir dans l'intérieur du port de Soulina la totalité de leur cargaison.

Ce droit fixe sera perçu sur le tiers du tonnage imposable, si la quantité de marchandises débarquée à Soulina n'excède pas le tiers de la portée totale et imposable du bâtiment; il sera perçu sur les deux tiers du tonnage, si la quantité débarquée est de plus du tiers et n'excède pas les deux tiers de la portée.

Si elle excède les deux tiers, les droits seront exigibles sur la base des articles 1 et 3 ci-dessus.

Si le bâtiment qui a déchargé à Soulina, dans le cas prévu par le présent article, moins des deux tiers de sa charge, prend des marchandises dans ce port, il acquittera en sus de la taxe exigible à raison du déchargement, le quart de cette taxe qui sera perçu sur le tiers ou sur les deux tiers de son tonnage imposable, suivant que la quantité de marchandises embarquée sera restreinte dans les limites du tiers ou des deux tiers de la portée du bâtiment.

Art. 11. Les droits établis par les articles précédents comprendront:

La taxe imposée aux bâtiments pour couvrir les dépenses des travaux et autres améliorations effectuées par la Commission Européenne;

Les droits actuellement en vigueur pour l'entretien des phares composant le système d'éclairage des bouches du Danube;

Les droits destinés à couvrir les dépenses occasionnées par le service du pilotage dans la passe de Soulina, et celles des autres établissements institués en vue de faciliter la navigation.

Indépendamment de ces droits, les bâtiments ne seront assujettis à aucune autre taxe ou redevance quelconque, sauf le salaire des pilotes du fleuve, qu'ils acquitteront pour la descente conformément à l'article ci-après.

Art. 12. Les bâtiments à voiles de plus de soixante tonneaux, qui auront remonté le fleuve, en amont du port de Soulina, ainsi que les radeaux ou trains de bois, acquitteront à la sortie du fleuve pour le pilotage obligatoire de la descente une taxe fixée ainsi qu'il suit:

Pour le trajet de Galatz, ou d'un port situé en amont de ce point, à Soulina, cent vingt francs;

Pour le trajet de Réni ou d'Ismaïl à Soulina, cent francs;

Et pour le trajet de Toultcha à Soulina, soixante et douze francs;

Cette taxe sera réduite de moitié pour les bateaux à vapeur.

Les bateaux à vapeur dont il est fait mention à l'article 2 ci-dessus peuvent être affranchis de cette taxe, pourvu que le pilote du bord soit muni d'un brevet de pilote de seconde classe. En ce qui concerne le pilotage à la remonte, qui est purement facultatif, le salaire dû au pilote peut être fixé de gré à gré, et il lui est payé directement par le capitaine du bâtinent piloté.

Art. 13. Le montant des droits sera versé entre les mains de l'agent comptable préposé à la gestion de la Caisse de navigation du port du Soulina, lequel en délivrera quittance.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage sur le Bas-Danube sera constamment affiché dans le bureau de perception.

Cet état sera révisé périodiquement.

Les droits dont l'exigibilité sera contestée ou la liquidation critiquée par les parties seront versés à la Caisse de navigation à titre de dépôt.

Les demandes en restitution entière ou partielle des droits payées seront portées devant la Commission Européenne ou devant l'autorité internationale qui la remplacera; elles devront être formulées par écrit dans les trois mois du paiement ou du dépôt, à peine de déchéance.

Art. 14. On comprendra par la dénomination de tonneau de jauge le tonneau de registre anglais.

Le tonnage des bâtiments sera tiré des papiers de bord.

La réduction des tonneaux des différents pays, en mesures anglaises, sera faite d'après le tableau annexé au présent tarif.

Art. 15. Les bâtiments entrant dans le Danube sans papiers indiquant leur tonnage seront soumis, dans le but exclusif de fixer les droits de navigation qu'ils seront tenus d'acquitter conformément au présent tarif, à une évaluation approximative faite par deux experts, sous la direction du capitaine du port et avec le concours de l'autorité consulaire compétente; l'agent-comptable de la Caisse du navigation aura la faculté d'assister à l'opération, soit en personne, soit par l'organe d'un délégué.

Il sera procédé de même si le tonnage porté sur les papiers du bord est notoirement inexact, ou s'il y a contestation sur l'évaluation de la quotité du chargement d'un bâtiment dans le cas des articles 1 et 4 ci-dessus.

L'évaluation du tonnage, à défaut des papiers de bord, sera faite aux frais du bâtiment qui en sera l'objet; il en sera de même si l'expertise constate un excédant de plus de cinq tonneaux sur la capacité indiquée par les papiers de bord, ou s'il est reconnu, contrairement à la déclaration du capitaine ou patron, que le bâtiment porte plus du tiers de sa charge pleine; dans le cas contraire les frais resteront à la charge de la caisse de navigation. Dans aucun cas ces évaluations ne pourront donner lieu à aucun appel ou recours quelconque.

Art. 16. Les profondeurs, d'après lesquelles seront determinés les droits établis par le présent tarif, seront relevées sur la barre de Soulina, en pieds anglais.

Les sondages seront opérés sous la direction et la responsabilité de l'ingénieur préposé aux travaux d'amélioration de l'embouchure; les résultats en seront affichés au bureau de la caisse de navigation et à l'office du capitaine du port.

Si l'état de la mer ne permet pas d'effectuer les sondages, le montant des droits à percevoir sera basé sur la dernière profondeur constatée.

Il ne pourra être exigé pour les taxes de sortie aucun paiement supplémentaire de la part des bâtiments, ni, sauf les cas d'erreur dûment constatée dans les sondages, aucune restitution partielle de la caisse de navigation, à raison de la différence, quelque grande qu'elle puisse être, entre la profondeur de l'embouchure au moment de la sortie du bâtiment, et celle qui aura servi de base à la liquidation des taxes payées.

Art. 17. Tout bâtiment, train de bois ou radeau, qui tenterait par un moyen quelconque de se soustraire en tout ou en partie au paiement des droits fixés par le présent tarif, sera passible, outre les droits qu'il aura à payer conformément à ce qui précède, d'une amende égale au quadruple de ces droits.

Si l'indication du tonnage portée sur les papiers de bord, ou la déclaration relative à la quantité de marchandises débarquée ou embarquée à Soulina dans le cas de l'article 10 ci-dessus, paraît frauduleuse, il pourra être procédé dans la forme prescrite par l'article 15 ci-dessus à la vérification de la capacité du bâtiment, ou de la quantité de marchandises sur laquelle il aura été opéré camparativement au tonnage total.

L'application de l'amende sera prononcée en premier ressort par le capitaine du port de Soulina; la sentence de condamnation sera notifiée à la partie condamnée, soit en personne, soit en chancellerie de l'autorité consulaire ou locale résidant à Soulina, de laquelle elle relèvera.

L'appel des condamnations sera porté devant la Commission Européenne ou devant l'autorité internationale qui la remplacera.

Il sera interjeté dans les trois mois de la notification, à peine de nullité.

Les formes de procéder seront déterminées ultérieurement par des dispositions spéciales. Les jugements rendus sur appel ne seront plus susceptibles d'aucun recours.

Les condamnations prononcées par le capitaine du port seront exécutoires nonobstant l'appel; en cas de pourvoi le montant de l'amende sera consigné, à titre de dépôt, dans la caisse de navigation.

Le montant des condamnations devenues définitives sera versé dans ladite caisse pour être affecté aux dépenses de l'hôpital de la marine.

Art. 18. Les commandants des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du Traité de Paris, seront appelés à assurer le paiement des droits établis par le présent tarif et des condamnations devenues définitives, vis-à-vis des bâtiments de leur nationalité et de ceux dont ils auront qualité de protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit en vertu d'une délégation générale ou spéciale.

L'action des bâtiments de guerre sera demandée, en règle, par l'entremise du capitaine du port de Soulina sur la réquisition de l'agent comptable préposé à la gestion de la caisse de navigation.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour exercer une action coërcitive vis-à-vis d'un bâtiment contrevenant, le capitaine du port aura recours à l'intervention du bâtiment de guerre ottoman stationné à Soulina.

Art. 19. Le tarif provisoire du 7 mars 1863 cessera d'être appliqué et le présent tarif entrera en vigueur après la ratification de l'Acte public auquel il est annexé, et au jour qui sera fixé par une publication spéciale à faire dans ce but par la Commission Européenne.

Fait à Galatz, le deux novembre mil huit cent soixante cinq.

Signés: A. de Kremer.
Ed. Engelhardt.
J. Stokes.
Strambio.
Saint-Pierre.
Offenberg.
Ahmet Rassim.

TABLEAU

indiquant la proportion qui existe entre le tonneau de registre anglais et les mesures adoptées dans les autres pays pour le jaugeage des bâtiments de mer.

BATIMENTS	FACTEUR par lequel l'unité de mesure de chaque pays doit être multiplié		OBSERVATIONS
	Tonneaux	Lasts	
Autrichiens	0.82	—	
Français	1.—	—	
Italiens	0.89	—	
Ottomans	—	—	1 tonneau anglais = 61 53/100 kilos de Constantinople.
Prussiens	0 98	1.50	
Russes	1.08	1.89	
Américains (États-Unis)	1.—	—	
Belges	0.95	1.81	
Brémois	—	1.89	
Danois	1.02	1.96	
Espagnols	1.—	—	
Grecs	0.76	—	
Hambourgeois	—	2.77	
Hanovriens	0.98	2.25	
Hollandais	0.89	1.75	
de Lubeck	—	1.89	
Meklembourgeois	1.09	2.44	
Norwégiens	0.98	2.08	
Oldenbourgeois	0.96	1.50	
des Principautés-Unies	1 —	—	
Suédois	1.02	1.98	1 tonn. angl = 4 82/100 kilos de Galatz; 3 4/100 » de Braïla

Galatz, le 2 novembre 1865.

S. M., sulla proposta del ministro della guerra, ha fatto le seguenti nomine e disposizioni:

Con reali decreti delli 2 aprile 1866:

Ruiz Armando, luogotenente nel 1° reggimento di fanteria, dispensato dal servizio militare in seguito a volontaria dimissione;
Almerighi Stefano, id. nel 50° reggimento id., id. id.;
Ricci Giuseppe, capitano nel 34° id., rivocato dall'impiego in seguito a parere di un Consiglio di disciplina ed ammesso a far valere i suoi titoli pel conseguimento di quell'assegnamento che possa competergli;
De Santis Enrico Fortunato, sottotenente in aspettativa, richiamato in servizio effettivo nel 18° reggimento fanteria;
Sardi Francesco, id., id. nel 21° id.;
Romeo Annibale, id., id. nel 23° id.;
Moreno Enrico, id., id. nel 31° id.;
Dell'Isola Pasquale, id., id. nell'8° id.;
De Luca Federico, id., id. nel 32° id.;
Soldovieri Pietro, id., id. nel 13° id.;
Fattorosi Nunzio, id., id. nel 48° id.;
Pallotta conte Enrico, id, id. nel 6° granatieri;
Racani conte Antonio, id., id. nel 52° reggimento fanteria;
Carati Francesco Maria, id., id. nel 31° id.;
Bignami Evangelista, id., id. nel 51° id.;
Fontana Teodoro, id., id. nel 31° id;
Rampinelli Luigi, id., id. nel 1° granatieri;
Ferrarese Giuseppe, id., id. nel 52° fanteria;
Patetta Narciso, id., id. nel 1° granatieri;
Brembati Pinamonte, id., id. nel 31° fanteria;
Zarra Giovanni Battista, id., id. nel 57° id.;
Facchinetti conte Annibale, id., id. nel 21° id.;
Archinti Giuseppe Luigi, id., id. nel 4° bersaglieri;
Corda Angelo Domenico, id, id. nel 29° fanteria;
Meinardi Giovanni, id., id. nel 30° id.;
Violla Giuseppe Antonio, id., id. nel 2° bersaglieri;
Loi Ignazio, id., id. nel 51° fanteria;
Bonada Cesare Gregorio, id., id. nel 34° id.;
Tron Giovanni Effisio, id, id. nel 33° id.;
Cravero Francesco Michele, id., id. nel 69° id.;
Sicco Giuseppe, id., id. nel 3° bersaglieri;
Charvoz Maurizio, id., id. nel 1° fanteria;
Arrigo Lodovico Maria, id., id. nel 39° id.;
Bordano Luca, id., id. nel 62° id.;
Mosso Vittorio, id., id. nel 2° granatieri;
Natale Gregorio, id., id. nel 52° fanteria;
Sassu-Ruda Salvatore, id., id. nel 29° id.

Con reali decreti del 9 aprile 1866:

Castelnuovo di Torazzo conte Alberto, colonnello comandante del 48° reggimento di fanteria, collocato in disponibilità per motivi di salute;
Ascenso-Spadafora cav. Carmelo, colonnello in aspettativa, richiamato al comando del 48° reggimento fanteria;
Melegari conte Agostino, id, id. del 54° id.;
Rugalli Eulogio, capitano nel 46° reggimento di fanteria, rimosso dal grado e dall'impiego in seguito a parere di un Consiglio di disciplina ed ammesso a far valere i suoi titoli per quell'assegnamento che possa competergli;
Galateri di Genola cav. Luigi, capitano nel 67° reggimento di fanteria, dispensato dal servizio militare in seguito a volontaria dimissione;
Barresi Gerolamo, luogotenente nel 63° id., id. id.;
Viola Alfredo, sottotenente in aspettativa, id. id.;
Fantacchiotti Leopoldo, capitano nel 56° reggimento di fanteria, collocato in aspettativa per motivi di famiglia in seguito a sua domanda;
Giachino Antonio, capitano in aspettativa, richiamato in servizio effettivo nel 33° reggimento fanteria;
Giraldi Ferdinando, id., id. nel 1° granatieri;
De Borlasca Stanislao Augusto, id., id. nel 47° reggimento fanteria;
Dumaz-Vorzet Francesco, id., id. nel 66° id;
Coscia Lorenzo, id., id. nel 50° id.;
Perotti Giulio, id., id. nel 32° id.;
De Charbonneau nob. Camillo, id., id. nel 65° id.;
Orlandini Giuseppe, id., id. nel 23° id.;
Biagiotti Ugo, id., id. nell'8° granatieri;
Cavigliotti Paolo Germano, id., id. nel 70° id.;
Lauro Pasquale, id., id. nel 33° id.;
Mascia Filippo, id, id. nel 25° id;
Fiore Saverio, id., id. nel 42° id.;
Alasia Angelo, id, id. nel 10° id.;
Bicinetti Giuseppe, id., id. nel 32° id.;
Alovisi Samuele, id., id. nel 33° id.;
Ceraulo Antonio, id., id. nel 68° id.;
Botti Giuseppe, id., id. nel 1° fanteria;
Troyse-Barba Edoardo, id., id. nel 34° id.;
Rocca-Rey Giacomo Carlo, id., id. nel 6° granatieri;
Trovati Giacomo, id., id. nel 13° fanteria;
Morali Pietro, id., id. nel 55° id.;
Grossi Pietro, id., id. nel 61° id.;
Salazar don Tommaso, id., id. nel 15° id;
Baudin Costantino, id., id. nel 9° id.;
Bioglio Roberto, id., id. nel 67° id.;
Locatelli Paolo, id., id. nel 1° granatieri;
Marinetti Gaetano, id., id. nel 4° id.;
Facciola Domenico, id., id. nel 25° fanteria;
Fioruzzi Angiolo, id., id. nel 16° id.;
Cattaneo cav. Alessandro, id., id. nel 26° id.;
Petrarca Pasquale, id., id. nel 53° id.;
Oliva Nicola, id., id. nel 72° id.;
Fendi Costantino, id., id. nel 28° id.;
Musso Pacifico, id., id. nel 28° id.;
Pisano Gio. Effisio, id., id. nel 65° id.;
Brusati Giuseppe, id., id. nel 39° id.;
Blanchetti nobile Augusto, id., id. nel 15° id.;
Tharena Giorgio, id., id. nel 13° id.;
Arghinenti Lorenzo, id., id. nel 18° id.;
Gamerro Pietro Antonio, id., id. nel 21° id.;
Gualchi Antonio Giuseppe, id., id. nel 4° granatieri;
Rossi Federico, id., id. nel 57° fanteria;
Emanuele Gio. Batt., id., id. nel 64° id.;
Du Tour d'Hery cav. Erasmo, id, id. nel 17° id.;
Ponti Giuseppe Pietro, id., id. nel 2° granatieri;
De Tscudy barone Giuseppe, id., id. nel 52° fanteria;
Volat Natale, id., id. nel 35° id;
Martelli Vincenzo, id., id. nel 10° id.;
Masini Salvatore, id., id. nel 56° id;
Pezzelt Amerigo, id., id. nel 1° bersaglieri;
Petrocchi Luigi, id., id. nel 62° fanteria;
Pinelli Corrado, id., id. nel 35° id.;
Borgognini Fortunato, id., id. nel 62° id.;
Grella Giacomo Innocenzo, id., id. nel 69° id.;
Trivero Federico Alessandro, id., id. nel 3° id.;
Dard Claudio, id., id. nel 41° id.;
Bassi Carlo, id., id. nel 3° bersaglieri;
Angiolini Egisto, id., id. nel 40° fanteria;
Miglietti Giacomo Antonio, id., id. nel 58° id.;
Caccia Giuseppe, id., id. nel 7° granatieri;
Meynadier Ippolito, id., id. nel 71° fanteria;
Lacerenza Raffaele, id., id. nel 36° id.;
Buratto Giacinto Mosè, id., id. nel 1° id.;
Guarini Carmelo, id., id. nel 69° id;
Gazzano Lorenzo, id., id. nel 1° bersaglieri;
Biso Raffaele, id., id. nel 32° fanteria;
Mancini nob. Lodovico, id., id. nel 51° id.;
Dho Vittorio Alberto, id., id. nel 4° granatieri;
Colombatti Giov. Battista, sottotenente in aspettativa, id. nel 55° fanteria;
Nioi Salvatore, id., id. nel 1° bersaglieri;
Meliga Gioachino, id., id. nel Corpo d'amministrazione;
Danisi Gennaro, id., id. nel 49° fanteria;
Astore Carlo, id., id. nel 13° id.;
Ferrari Enrico, id., id. nel 64° id.;
Trucchi Giuseppe, id., id. nel 25° id.;
Fabbricotti Giacomo, id., id. nel 70° id.;
Rossari Achille, id., id. nell'11° id.
Cisi Vincenzo, id., id. nel 29° id.;
Stendardi Oreste, id., id. nel 55° id.;
Marconcini Enrico, id., id. nel 29° id.;
Bondonno Secondo, id., id. nel 1° granatieri;
Mason Francesco, id., id. nel 18° fanteria;
Treves Emanuele, id., id. nel 3° granatieri;
Bodeo Carlo, id., id. nel Corpo d'amministrazione;
Archetti Gioanni Maria, id., id. nel 25° fanteria;
Podrecca Guido, id., id. nell'8° id.;
Adami Edoardo, id., id. nel 66° id.;
Santini Mariano, id., id. nel 40° id.;
Elia Luigi, id., id, nell'8° granatieri;
Lecce march. Salvatore, id., id. nel 14° fanteria;
Chinaglia Antonio, id., id. nell'8° granatieri;
Medoro Giuseppe, id., id. nel 1° fanteria;
Pagliara Cesare, id., id. nel 59° id.;
De Filippis Odoardo, id., id. nel 53° id.;
Celentano don Michelangelo, id., id. nel 21° id.;
Guida Fileno, id., id. nel 24° id.;
Salem Gennaro, id., id. nel 21° fanteria;
Altieri Vito, id., id. nel 13° id.;
Rogozini Giovanni, id., id. nel 13° id.;
Repetti Antonio Giuseppe, id., id. nel 25° id.;
Albertini Agostino, id., id. nel 10° id.;
Orsini Filippo, id., id. nel 34° id.;
Basso Domenico, id., id. nel 63° id;
Chierici Giovanni, id., id. nel 23° id.;
Marino Chiaffredo, id., id. nel 65° id.;
Marchetti Cesare, id., id. nel 42° id.;
Cini Giovanni, id., id. nel 34° id.;
Balmain Francesco, id., id. nel 53° id.;
Scannarotti Giuseppe, id., id. nel 25° id.;
Boggi Bernardo, id., id. nell'8° id.;
Longhi Eugenio, id., id. nel 52° id.;
Mansuino Giovanni Battista, id., id. nel 32° id.;
Talinucci Gaspare, id., id. nel 70° id.;
Perella Gioanni Benedetto, id., id. nel 36° id.;
Polastro Giuseppe Luigi, id., id. nel 10° id.;
Favro Giovanni Giuseppe, id., id. nel 57° id.;
Alberito Paolo Grato, id., id. nel 66° id.;
Baud Germano, id., id. nel 1° id.;
Manca Vincenzo, id., id. nel 47° id.;
Frontero Francesco, id., id. nel 65° id.;
Guazzi Gaetano, id., id. nel 49° id.;
Maggiorotti Giovanni Antonio, id., id. nel 53° id.;
Bianchi Enrico, id., id. nel 70° id.;
Ore Antonio, id., id. nel 9° id.;
Perle Giuseppe, id., id. nel 65° id.;
Salteri Marsilio, id., id. nel 66° id.;
Ferraris Giacomo, id., id. nel 57° id.;
Rossini Bernardo, id., id. nel 34° id.;
Montanari Carlo, id., id. nel 45° id.:
Forneri Defendente, id., id. nel 29° id.;
Pastor Domenico, id., id. nel 32° id.;
Caratti Ermenegildo, id., id. nel 23° id;
Ciciloni Giuseppe, id., id. nel 50° id.;
Tognazzi Pietro, id., id. nel 58° id;
Perosino Carlo Giacomo, id., id. nel 49° id.;
Tedde Mansueto, id., id. nel 45° id.;
Fiuzzi Pulispercone, id., id. nel 17° id.;
Fugazza Agostino, id., id. nel 34° id;
Ferrarotti Bartolomeo, id., id. nel 29° id.;
Norzi Elio, id., id. nel 1° id.;
Marconi Vincenzo, id., id. nel 20° id.;
Mariani Ercole, id., id. nel 9° id.;
Bruno Felice, id., id. nel 49° id.;
Delaiti Agostino, id., id. nel 2° granatieri;
Fazzini Edoardo, id., id. nel 46° fanteria;
Panzarasa Domenico, id., id. nel 70° id.;
Bastianelli Annibale, id., id. nel 51° id.;
Lesca Gio. Battista, id., id. nel 66° id.;
Zani Michele, id., id. nel 38° id.;
Calcaterra Luigi, id., id. nel 25° id.;
Barucchi Luigi, id., id. nel 1° granatieri;
Biano Severino, id., id. nel 56° fanteria;
Curati Filippo, id., id. nel 61° id.;
Degrossi Giovanni, id., id. nel 34° id;
Conti Marco, id., id. nel 15° id.;
Porcu Vincenzo, id., id. nel 23° id.:
Rainoldi Paolo, id., id. nel 26° id;
Chiodelli Giulio, id., id. nel 9° id.;
Conti-Barbieri Luciano, id., id. nel 33° id.;
Funari Giovanni, id., id. nel 7° granatieri;
Villa Francesco, id., id. nel 32° fanteria;
Sassu Cristoforo, id., id. nel 34° id.;
Gallo Michele, id., id. nel 38° id.;
Salis Paolo, id., id. nel 56° id.;
Sansoldo Luigi, id., id. nel 63° id.;
Monfrini Angelo, id., id. nel 5° granatieri;
Demarchi Leopoldo, id., id. nel 20° fanteria;
Fadda Filippo, id., id. nel 33° id.;
Andri Leonardo, id., id. nel 29° id.;
Serra Giacomo, id., id. nel 66° id.;
De Bertoldi Giovanni, id., id. nel 6° granatieri;
Luppis Francesco, id., id. nel 39° fanteria;
Fumero Giacomo, id., id. nel 47° id.;
Brunelli Gervasio, id., id. nel 57° id.;
Bazetta Giulio Gerolamo, id., id. nel 24° id.;
Azzati Lino, id., id. nel 49° id.;
Pasquali Antonio, id., id. nel 39° id.;
Stoppini Pietro, id., id. nel 34° id.;
Marcenaro Leopoldo, id., id. nel 34° id.;
Valeriani Vladimiro, id., id. nel 6° granatieri;
Ciani Carlo, id., id. nel 22° fanteria;
Zampolli Metello, id., id. nel 71° id.;
Tassi Lodovico, id., id. nel 5° granatieri;
Aschieri Giacomo, id., nel 47° fanteria;
Grilletti Tommaso, id., id. nel 55° id.;
Mura Giovanni, id., id. nel 56° id.;
Di Castellamonte cav. Federico, id., id. nel 1° granatieri;
Brusa Cesare, id., id. nel 6° id.;
Facchinetti Giuseppe, id., id. nel 6° fanteria;
Corradini Giacomo, id., id. nel 32° id.;
Oppezzi Camillo, id., id. nel 30° id.;
Avondo Pasquale, id., id. nel 58° id.;
Carpeggiani Gerolamo, id., id. nel 5° granatieri;
Tarditi Cesare, id., id. nel 15° fanteria;
Cao-Pinna don Giuseppe, id., id. nel 62° id.;
Cagnetta Cesare, id, id. nel 17° id.;
Pianazza Leopoldo, id., id. nel 26° id.;
Lamborghini Achille, id., id. nel 57° id.;
Cavanna Silvio, id., id. nel 58° id.;
Mensio Giuseppe, id., id. nel 10° id.;
Piccinelli Francesco, id., id. nel 34° id.;
Gentili Carlo, id., id. nel 23° id.;
De Giacomi Paolo, id., id. nel 6° granatieri;
Salvatori Domenico, id., id. nel 10° fanteria;
Salussoglia Edoardo, id., id. nel 5° granatieri;
Angiolini Alessandro, id, id. nel 14° fanteria;
Tola don Filippo, id., id. nel 34° id.;
Roncati Giuseppe Pietro, id., id. nel 23° id.;
Pasetti Pietro, id., id. nel 7° granatieri;
Malusardi Carlo, id., id. nell'8° fanteria;
Ferrotto Giovanni, id., id. nel 29° id.;
Antinori Gaetano, id., id. nel 1° id.;
Paderni Antonio, id., id. nel 70° id.;
Marchettini Domenico, id., id. nel 1° granatieri;
Secondi Faustino, id., id. nel 42° fanteria;
Jacona San Martino della Motta dei marchesi di San Giuliano nob. Salvatore, id., id. nel 5° granatieri;
Alfarano Emilio, id., id. nel 16° fanteria;
Ippolito Giuseppe, id., id. nel 55° id.;
Antoniazzo Vittorio Andrea, id., id. nel 22° id.;
Costa Giovanni Carlo, id., id, nel 24° id.;
Sobrero Domenico, id., id. nel 15° id.;
Gallinati Pietro Batt., id., id. nel 57° id.;
Fantola Luigi, id., id. nel Corpo d'amministrazione;
Sacco Angelo, id., id. nel 32° fanteria;
Cavallo Bartolomeo, id., id. nel 32° id.;
Rossi Alessandro, id., id. nel 56° id.;
Martina Giulio, id., id. nel 15° id.;
Baracchi Alessandro, id., id. nel 1° granatieri;
Chiarizia Carlo Francesco, id., id. nel 55° fanteria;
Cheli Giorgio, id., id. nel 38° id.;
Coletti Alfonso, id., id. nel 38° id.;
Livizzani Marco Aurelio, id., id. nel 34° id.;
Raimondi Antonio, id., id. nel 39° id.;
Santo Bartolomeo, id., id. nel 23° id.;
Cipolla Giuseppe, id., id. nel 23° id.;
Pozzi Pietro, id., id, nel 59° id.;
Pici Salvatore Antonio, id., id. nel 16° id.;
Colonna Eugenio, id., id. nel 51° id.;
Rossi Pasquale, id., id. nel 65° id.;
Piccardo Antonio, id., id. nel 33° id.;
Giorda Giuseppe, id., id. nel 67° id.;
Schenone Nicolò Giuseppe, id., id. nel 20° id.;
Boglietti Garlo, id., id. nel 13° id.;
Usai Tommaso, id., id. nel 25° id.;
Bosio Pietro, id., id. nel 38° id.;
Barberis Carlo Felice, id., id. nel 25° id.;
Reina Giuseppe, id., id. nel 65° id.;
Mirabelli Ciriaco, id., id. nel 28° id.;
Pellici Pietro, id, id. nel 55° id.;
Bona Benedetto, id., id, nel 61° id.;
Marchini Antonio, id., id. nel 52° id.;
Paini Luigi, id., id. nel 25° id.;
Michel Pietro Giuseppe, id., id. nel 1° id.;
Botti Francesco, id., id. nel 21° id.;
Re Bartolomeo, id., id. nel 33° id.;
Bonicatti Bernardo, id., id. nel 47° id;
Bruno Gio. Batt., id., id. nel 34° id.;
Sollier Giovanni Batt., id., id. nel 31° id;
Negri Paolo, id., id. nel 32° id.;
Bertin Stefano, id., id. nel 23° id.;
Scandurra Pietro, id., id. nel 39° id.;
Bata Guglielmo, id., id. nel 33° id.;
Lotti Amerigo, id., id. nel 47° id.;
Angiolini Clodoveo, id., id. nel 51° id.;
Bordone Secondo, id., id. nel 9° id;
Pavero Michele, id., id. nel 57° id.;
Garofalo Giuliano, id., id. nel 63° id.;
Alestra Vincenzo, id., id. nell'8° granatieri;
Bentini Temistocle, id., id. nel 38° fanteria;
De Leonardis Ignazio, id., id. nel 55° id.;
Gasparinetti Cornelio, id., id. nel 52° id.;
Contarini Eugenio, id., id. nel 14° id.;
Cagnoni Francesco, id., id. nel 53° id.;
Savi Agostino, id., id. nel 61° id.;
Valobra Davide, id., id. nel 24° id.;
Torracca Raffaele, id., id. nel 14° id.;
Monteleone Paolo, id., id. nel 55° id.;
Robbe Giovanni, id., id. nel 55° id.;
Russo Pasquale, id., id. nel 55° id.;
Sacerdote Moisè, id., id. nel 38° id.;
Angelini Luigi, id., id. nel 38° id.;
Perini Giuseppe, id., id. nel 7° granatieri;
Mondini Francesco, id., id. nel 30° fanteria;
Colavecchi Giuseppe, id., id. nel 15° id.;
Clericy Alessandro, id., id. nel 9° id.;
Cicogna Giovanni, id., id. nel 39° id.;
Vivaldi Francesco, id., id. nel 56° id.;
Brayda Luigi, id., id. nel 33° id.;
Ruggeri Ignazio, id., id. nel 70° id.;
Fazio Raffaele, id., id. nel 21° id.;
Anselmi Pietro, id., id. nel 26° id.;
Vannutelli Giovanni, id., id. nel 30° id.;
Silvestri Giulio, id., id. nel 31° id.;
Castellani Luigi, id., id. nel 57° id.;
Gaudiez Giuseppe, id., id. nel 2° granatieri;
Benaj Giuseppe, id., id. nel Corpo d'amministrazione;
Torriani Giovanni, id, id nell'8° granatieri;
Albano Giovanni, id., id. nel 20° fanteria;
Lauro Gaetano, id., id. nel 26° id.;
Scaratti Pietro, id., id. nel 61° id.;
Colombo Angelo, id., id. nel 32° id.;
Bracco Venerando, id., id. nell'8° granatieri;
Livretti Gioanni, id., id. nel 61° fanteria;
Anselmino Carlo Giuseppe, id., id. nel 33° id.;
Salvadori Giorgio, id., id. nel 25° id.;
Lelli Onofrio, id., id. nel 26° id.;
Monari Carlo, id., id. nel 33° id.;
Porro Carlo Donato, id., id. nel 32° id.;
Pariani Carlo, id., id. nel 22° id.;
Schiappacassi Siro Luigi, id., id. nel 49° id.;
Niccolosi Gaetano Giuseppe, id., id. nel 26° id.;
Papi Filippo, id., id. nel 65° id.;
Nember Giacomo, id., id. nel 29° id.;
Cirello Guglielmo, id., id. nel 31° id.;
Storai Luigi, id., id, nel 52° id.;
Gallo Giovanni Battista, id., id. nel 10° id.;
Ghisu Giuseppe, id., id. nel 22° id.;
Baldi Pietro, id., id. nel 54° id.;
Fattori Luigi, id., id. nel 54° id.;
Putzolu Salvatore, id., id. nel 54° id.;
Ristori Carlo, id., id. nel 35° id.;
Gasti Bartolomeo, id., id. nel 9° id.;
Falco Maria Francesco, id., id. nel 54° id.;
Tutino Romeo, id., id. nel 62° id.;
Avellino Gioachino, id., id. nel 54° id.;
Viola Edoardo, id., id. nel 3° id.;
Ravaccini Cesare, id., id. nel 9° id.;
Pitzolo Giov. Antonio, id., id. nel 54° id.;
Cimini Francesco, id., id. nel 16° id.;
Mozzoni Norberto, id., id. nel 2° id.;
Bosio Giov Battista, id., id. nel 2° id.;
Guida Antonio, id., id. nel 16° id.;
Lo Tuso Leopoldo, id., id. nel 31° id.;
Neubourg Giuseppe, id., id. nel 29° id.;
Levi Marco, id., id. nel 2° bersaglieri;
Bonamico Emilio, id., id. nel 4° id.;
Guarnotta Achille, id., id. nel 36° fanteria;
Castiglioni Pompeo, id., id. nel 55° id.;
Messi Giuseppe, id., id. nel 52° id.;
Melo Pasquale, id., id. nel 56° id.;
Della Chiesa della Torre cav. Cesare, id., id. nel 56° id.;
Giuliani Tito Carlo, id., id. nel 69° id.;
Gayet Tommaso, id., id. nel 16° id.;
Tarabugi Oreste, id., id. nel 52° id.;
Lega cav. Pietro, id., id. nel 39° fanteria;
Canobbi Pietro, id., id. nel Corpo d'amministrazione;
Riboni Antonio, id., id. nel 49° fanteria;
Migliano Napoleone, id., id. nel 39° id.;
Porello Carlo, id., id. nel 69° id.;
Gallotti Salvatore, id., id. nel 35° id.;
Mattei Florestano, id., id. nel 62° id.;
Bassi Pietro, id., id. nel 57° id.;
Mugnai Giuseppe, id., id. nel 33° id.;
Garau Ernesto, id., id. nel 33° id.;
Corti Gio. Batt., id., id. nel 57° id.;
Lencioni Raffaele, id., id. nel 35° id.;
Liberti Nicola, id., id. nel 67° id.;
Bonino Angelo, id., id. nel 29° id.;
Bontron Erasmo, id., id. nel 45° id.;
Galeazzi Carlo, id., id. nel 45° id.;
Cavani Francesco, id., id. nel 1° bersaglieri,
Griva Gaetano, id., id. nel 1° id.;
Gastinelli Ernesto, id., id. nel 5° id.;
Sosso Giuseppe, id., id. nel 4° id.;
Gallini Paolo, id., id. nel 5° id.;
Preda Severino, id., id. nel 1° id.;
Peyrone Giuseppe, id., id. nel 4° id.,
Gianotti Felice, id., id. nel 4° id.;
Rossi di Monte Oreste, id., id. nel 1° id.;
Giraudi Stefano, id., id. nel 1° id.;
Ferrari Augusto, id., id. nel 2° id.;
Siotto-Pintor nob. Gustavo, id., id. nel 1° bersaglieri;
Peroni Augusto, id., id. nel 4° id.;
Betemps Carlo Federico, id., id. nel 4° id.;
Bargossi Scipione, id., id. nel 1° id.;
Plutino Fabio, id., id. nel 5° id.;
Sottini Giovanni, id., id. nel 5° id.;
Reverdini Angelo, id., id. nel 5° id.;
Ramella-Pezza Pietro, id., id. nel 2° id.;
Bandinelli Carlo Fedele, id., id. nel 1° id.;
Frediani Francesco, id., id. nel 4° id.;
Legnazzi Giovanni Stefano, id., id. nel 2° id;
Carbone Antonio, id., id. nel 4° id.;
Giacometto Giuseppe, id., id. nel 4° id.;
Caldera Giuseppe, id., id. nel 5° id.;
Caccia Luigi, id., id. nel 45° fanteria;
Martini Ignazio, id., id. nel 5° granatieri;
Rizzi Luigi, id., id. nel 6° id.,
Varoli Cesare, id., id. nel 1° id.;
Salini Marco, id., id. nel 1° id.;
Sabbatini di Rancidoro conte Gio. Batt., id., id. nel 1° id.;
Giannini Leopoldo, id., id. nel 26° fanteria;
Bolla Sebastiano, id., id. nel 5° granatieri;
Pellegrini Giuseppe, id., id. nell'8° id;
Pizzigoni Giuseppe, id., id. nel 26° fanteria;
Gatti Tommaso, id., id. nel 67° id.;
Civran Modesto, id., id. nel 61° id.;
Joli Pietro, id., id. nel 62° id.;
Baffa Edoardo, id., id. nel 5° bersaglieri;
Leonardi Alberto, id., id. nel 38° fanteria;
Danna Francesco, id., id. nel 46° id.;
Moscone Carlo Francesco, id., id. nel 46° id.;
Riccio Cristoforo, id., id. nel 1° bersaglieri;
Sergio Luca, id., id. nel 10° fanteria;
Cimaschi Stefano, id., id. nel 51° id.;
Valentini Luigi, id., id. nel 52° id.;
Caprotti Augusto, id., id. nel 45° id.;
De Litala Nicola, id., id. nel 32° id.;
Priore Vincenzo, id., id. nel 7° granatieri;
Caorsi Stefano, id., id. 14° fanteria;
Selvatico Luigi, id., id. nel 23° id.;
Gallinotti Paolo, id., id. nel 14° id.;
Morelli Carmelo, id., id. nel 20° id.;
Beldrotti Giovanni, id., id. nel 52° id.;

FIRENZE — Tipografia Eredi Botta
via Castellaccio, 20.

F. Barberis, gerente.